



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LOS CANALES INTEROCEANICOS EN EL DERECHO INTERNACIONAL

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

p r e s e n t a :

Manuel Eduardo Olivos Desachy

México, D. F.,

1971



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A mis padres .

símbolo de abnegación, sacrificio, ternura y amor, quienes constituyen para mi el ejemplo a seguir en la vida.

Para ellos mi eterno agradecimiento por la ayuda, estímulo e impulso brindados para culminar satisfactoriamente mis estudios profesionales.

A mis hermanos

en quienes ven mis padres futuras
satisfacciones.

Con amor e inmenso agradecimiento a
Cristy en quien encontré refugio en
los momentos difíciles de mi carre-
ra y quien es y será mi inseparable
compañera.

Mi sincero agradecimiento al Dr. Carlos Arellano García quien desinteresadamente contribuyó con su sabia dirección a la elaboración de éste trabajo.

A mis maestros.

A mis compañeros y amigos.

A la Facultad de Derecho.

I N D I C E

	Página
CAPITULO I	
CONCEPTO Y NATURALEZA DE LOS CANALES INTEROCEANICOS	
A) Conceptos Doctrinales.	1
B) Limitaciones internacionales a la soberanía de los Estados.	2
C) Diferencias y semejanzas con los estrechos.	10
CAPITULO II	
CANAL DE SUEZ	
1. Antecedentes históricos	13
A) La Convención de Constantino-- pla de 1888.	13
2. Régimen jurídico	16
A) El Tratado de 1936 (anglo-egip cio).	16
B) El Acuerdo Anglo-Egipcio de -- 1954.	19
C) Nacionalización del Canal por Egipto.	22
D) Resolución de las Naciones - - Unidas.	31

CAPITULO III

CANAL DE PANAMA

1. Antecedentes históricos	32
A) Primeras concepciones para la creación de un Canal Intero-- ceánico.	32
2. Régimen jurídico.	40
A) El Tratado Clayton-Bulwer --- (1850).	40
B) El Tratado Hay-Pauncefote --- (1901).	45
C) El Tratado Hay-Herran (1903).	48
D) El Tratado Hay-Bunau Varilla (1903).	60
E) El Tratado Arias-Roosevelt -- (1936).	71
3. Breve análisis al Proyecto de -- nuevo Tratado entre E.U.A. y - - Panamá.	74
A) El conflicto de 1964. Antece dentes.	74
B) Consecuencias.	79

CAPITULO IV

CANAL DE KIEL

1. Antecedentes históricos	83
2. Régimen jurídico	84
A) El Tratado de Versalles de -- 1919.	84
B) El caso Wimbledon.	87

CAPITULO V

EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

1. Antecedentes históricos	91
2. Proyecto de Petróleos Mexicanos - para la construcción de un Canal Interoceánico en el Istmo de Te-- huantepec.	108
A) Ventajas.	113
B) Inconvenientes.	118

CONCLUSIONES	119
--------------	-----

BIBLIOGRAFIA	123
--------------	-----

C A P I T U L O I

CONCEPTO Y NATURALEZA DE LOS CANALES INTEROCEANICOS

A) Conceptos Doctrinales.

Al iniciar este capítulo se hará una breve exposición de los conceptos doctrinales más sobresalientes, los cuales pueden brindar elementos necesarios para crear un concepto personal acerca de lo que se debe entender por "Canales Interoceánicos".

Así se advierte como diferentes autores han elaborado sus propios conceptos, tales como:

"Las extensiones marítimas del globo están unidas por vías acuáticas naturales (estrechos) y por vías hechas por el hombre (canales)". 1

"Los Canales Interoceánicos son obra del hombre y son parte del territorio de su lecho". 2

-
1. Y.A. Korovin y Otros. Derecho Internacional Público México, D. F. 1963. p. 231
 2. César Díaz Cisneros. Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1955. p. 531

"Son vías marítimas nacionales e internacionales generalmente de construcción humana". 3

Tomando en cuenta los anteriores conceptos trataré de formar un concepto personal:

Los Canales Interoceánicos son vías acuáticas construídas por el trabajo humano, que forman parte del territorio de su lecho, y los cuales se pueden clasificar en nacionales e internacionales, serán nacionales las vías marítimas que pasan a través del territorio de un Estado, siendo partes componentes de su territorio y encontrándose sujetos a su soberanía; y los internacionales lo serán a causa de su importancia para la navegación internacional y se regirán por tratados celebrados entre los Estados que poseen dichos canales y los Estados usuarios de ellos.

Para ejemplificar todo lo anterior repetiré lo afirmado por Fouchille "son tierras que el trabajo humano ha convertido en brazos de mar". 4

B) Limitaciones internacionales a la soberanía de los Estados.

Por soberanía territorial debe entenderse "el poder de actuación exclusiva que el Estado tiene sobre un territorio, con los únicos límites que el Derecho Internacional haya fijado". 5

-
3. Miguel A. D'Estefano. Derecho Internacional Público. La Habana. 1965. p. 119
 4. César Díaz Cisneros. Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1955. p. 531
 5. Modesto Seara Vázquez. El Derecho Internacional Público. México, D.F. p. 165.

"Son vías marítimas nacionales e internacionales generalmente de construcción humana". 3

Tomando en cuenta los anteriores conceptos trataré de formar un concepto personal:

Los Canales Interoceánicos son vías acuáticas construídas por el trabajo humano, que forman parte del territorio de su lecho, y los cuales se pueden clasificar en nacionales e internacionales, serán nacionales las vías marítimas que pasan a través del territorio de un Estado, siendo partes componentes de su territorio y encontrándose sujetos a su soberanía; y los internacionales lo serán a causa de su importancia para la navegación internacional y se regirán por tratados celebrados entre los Estados que poseen dichos canales y los Estados usuarios de ellos.

Para ejemplificar todo lo anterior repetiré lo afirmado por Fouchille "son tierras que el trabajo humano ha convertido en brazos de mar". 4

B) Limitaciones internacionales a la soberanía de los Estados.

Por soberanía territorial debe entenderse "el poder de actuación exclusiva que el Estado tiene sobre un territorio, con los únicos límites que el Derecho Internacional haya fijado". 5

-
3. Miguel A. D'Estefano. Derecho Internacional Público. La Habana. 1965. p. 119
 4. César Díaz Cisneros. Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1955. p. 531
 5. Modesto Seara Vázquez. El Derecho Internacional Público. México, D.F. p. 165.

Es fácil comprender que en principio todas las personas y cosas que se encuentren en el territorio de un Estado están, -- por lo tanto, sometidas a su soberanía, pero puede suceder que dichas personas y cosas escapen en algunos casos a su acción, como cuando se trata de los bienes y personas que gozan de inmunidades diplomáticas. Los Estados ven limitada su soberanía por las obligaciones que les impone el Derecho Internacional.

La historia registra limitaciones a la soberanía y a los Estados sobre cuyo territorio cruza un Canal Interoceánico, -- concretamente en Egipto con el Canal de Suez, en Panamá con el canal del mismo nombre y en Alemania con el Canal de Kiel.

Passaré a analizar las limitaciones a la soberanía en cada uno de los anteriormente mencionados Estados.

Para mejor comprensión es conveniente hacer referencia al régimen del Protectorado:

El Protectorado es una Institución de Derecho Internacional en la que dos Estados establecen una relación por la cual uno de ellos (Estado Protegido) cede al otro (Estado Protector) -- el ejercicio de ciertas competencias que aparecen determinadas en un tratado que dá origen al Protectorado.

Características del Protectorado:

1. Es voluntario
2. Nace por un tratado entre ambos Estados

3. La delimitación de competencias se establece en el tratado -- que lo origina.
4. El Estado protector se va a encargar de las relaciones internacionales del Estado protegido, con todas las consecuencias que implica en materia de competencia de guerra, tratados, -- responsabilidad internacional.
5. El Protectorado lleva la idea de provisionalidad, o sea, que el Estado protegido pasa a ésta situación como una etapa para gozar de la plena independencia de modo más perfecto, esto no quiere decir que el Estado protegido no haya sido independiente antes, sino que, por las circunstancias en que se encontraba (falta de preparación de los cuadros internos, debilidad del poder que se traduce en continuos disturbios internos, -- etc.) se somete a cierta tutela de otro Estado para superar este período.

Egipto.- El Canal de Suez:

Se puede observar claramente, como estipulaciones de Derecho Internacional rigieron al Canal de Suez desde su inicio, según se desprende de la Convención de Constantinopla de 1888, en la cual se fija por primera vez la situación internacional del mismo. Se estableció en Egipto un grupo de vigilancia respecto de la aplicación de la Convención, éste grupo estaba formado por agentes de las potencias signatarias, o sea, a pesar de que el Canal de Suez se encuentra en territorio egipcio su control y vigilancia era ejercido por los agentes de las potencias signatarias

de la Convención.

Debido al Protectorado Británico en Egipto se demoró la entrada en vigor de la Convención. Gran Bretaña y Francia celebraron un acuerdo por medio del cual el Gobierno Británico se adhería a las estipulaciones del tratado de 1888 y se comprometía a hacerlo obligatorio.

Posteriormente en 1922, el alto comisionado británico declaró que el Protectorado inglés en Egipto había terminado por lo cual dicha nación se consideraba como un Estado independiente y soberano. A pesar de lo anterior algunos asuntos se reservaron al gobierno británico, entre ellos la salvaguarda de la ruta a través del citado Canal.

En 1936 se celebró un tratado entre Gran Bretaña y Egipto el cual consignó en una de sus disposiciones que hasta en tanto ambas partes conviniesen en que Egipto estaba en condiciones de asegurar por si mismo la libertad, seguridad y neutralidad del Canal se permitiría el estacionamiento del ejército inglés en las vecindades del canal, y que esto no significaba de ninguna manera una ocupación ni se violaban los derechos soberanos de Egipto.

A pesar de todo lo señalado en el párrafo anterior, pienso que éste tratado volvió al Protectorado, basándome en lo afirmado en el inicio de éste inciso, pues el ejército inglés estaría al frente de la salvaguarda del Canal en tanto estuviera Egipto en situación de hacerlo con sus propios medios.

El carácter internacional del Canal de Suez y la limitación a la soberanía de Egipto quedan definidas claramente en una conferencia realizada en Londres con motivo de la nacionalización de dicho Canal. En dicha conferencia, Estados Unidos, Francia y el Reino Unido reconocen a Egipto el derecho de ejercitar todas sus fuerzas y derechos plenamente como una nación libre y soberana a la vez reconocen también que la acción realizada por Egipto constituye algo más de un simple acto de nacionalización y hacen destacar el carácter internacional del Canal estipulado así en la Convención de 1888 y en el tratado de 1954.

Fué de tal importancia el conflicto creado por la nacionalización del Canal, que un organismo internacional como lo es el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en su resolución al conflicto señaló que lo relativo al funcionamiento del Canal se encontraba absolutamente desligado de la política de todas las naciones debido a su neutralidad y universalidad, que se respetaría completamente la soberanía de Egipto y que serían resueltas por medio de arbitraje las disputas que se suscitaran entre Egipto y la antigua Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez, o sea, que a pesar de que el Canal de Suez se encuentra en territorio egipcio su carácter internacional le crea una limitación a Egipto respecto a su soberanía.

Panamá.- El Canal de Panamá:

La construcción de una vía acuática en Centroamérica -- que uniera a los dos grandes océanos, era el anhelo más grande de Gran Bretaña y Estados Unidos, y por lo tanto ambos países se en-

cuentran vinculados a la historia de Panamá y su Canal, pero desde luego es la Unión Americana la que guarda un vínculo más estrecho.

En efecto, fué Estados Unidos la potencia en la cual encontró Panamá apoyo para independizarse de Colombia, pero la ayuda brindada llevaba consigo la intención de presionarle y así obtener la concesión para construir el Canal. Con posterioridad a la independencia panameña se firmó el tratado Hay-Bunau Varilla - el cual aplicó al Canal el régimen internacional del Canal de Suez, que también contenía disposiciones altamente lesivas para la soberanía de Panamá, entre las cuales se encuentra la que concede a Estados Unidos a perpetuidad el uso y control de dicha vía acuática así como ejercer jurisdicción policíaca y judicial; en lo anterior ayudó la inexperiencia de los gobernantes panameños.

Derogado éste tratado, se firmó otro en 1926 el cual lejos de otorgar derechos a Panamá consignaba un protectorado estadounidense, y por medio del tratado celebrado en 1936 se derogó lo anterior.

Lo sucedido a Panamá era lo más lógico debido a las circunstancias especiales en las que se encontró, es la situación en que se hubiera visto cualquier nación interesada en realizar una empresa de la magnitud de la construcción del Canal sin tener los medios suficientes para ello, puesto que, con el simple hecho de permitir que otra nación invierta capital en territorio propio propicia la adquisición de derechos para tal nación, los cuales

pueden constituir violaciones y limitaciones a la soberanía del Estado concesionario, y fué exactamente esto lo que ocurrió en Panamá, pues Estados Unidos le ayudo en su movimiento de independencia por el interés que tenía puesto en la construcción de dicho Canal, ya que le produciría una serie de beneficios tanto económicos como estratégicos.

Estados Unidos ejerció su "soberanía" sobre la zona del Canal y a causa del Protectorado también la ejerció sobre la misma República de Panamá.

Lo anterior, aunado a las limitaciones a la soberanía impuestas por el Derecho Internacional reflejan lo que puede ocurrir a cualquier nación que se aventure a la construcción de un Canal Interoceánico tenga o no los medios necesarios para ello, ya que a pesar de construirlo con capital propio no se está exento de las limitaciones a la soberanía que impone el Derecho Internacional a una nación sobre cuyo territorio pase una vía acuática de tal naturaleza, puesto que dicha vía se regiría como las demás por un régimen internacional.

Alemania.- El Canal de Kiel:

El Canal de Kiel quedó abierto a la navegación internacional debido al Tratado de Versalles. Encuentro una limitación internacional a la soberanía de Alemania en los artículos 385 y 386 de dicho tratado, en el primero se estipula que Alemania deberá tomar medidas adecuadas para remover cualquier obstáculo o pe-

ligro para la navegación y asegurar el mantenimiento en buenas -- condiciones del Canal. Alemania no debería realizar trabajos de tal naturaleza que impidieran la navegación en el Canal o en sus proximidades.

En el segundo de los artículos antes mencionados se declara que cualquier violación a las disposiciones relativas a la internacionalización del Canal contenidas en el Tratado de Versalles sería resuelta por la Liga de las Naciones cuya jurisdicción se instituye para este propósito.

De lo anterior se deduce que, aunque el Canal de Kiel - cruza por territorio alemán no ejerce Alemania soberanía sobre dicha vía acuática, o mejor dicho, si es que la ejerce lo hace con - las limitaciones que le impone el Derecho Internacional por medio del Tratado de Versalles.

México.- Istmo de Tehuantepec:

Tomando en consideración los antecedentes de los tres - grandes canales interoceánicos resulta fácil comprender que no es aconsejable la construcción de una vía acuática de tal naturaleza en el Istmo de Tehuantepec.

Suponiendo que tan magna obra se llevara a cabo exclusi mente con capital nacional, una vez terminado y puesto en actividad el canal y por lo tanto su régimen serían de carácter interna cional como sucedió en Panamá, Suez y Kiel, lo cual se debe entre otras cosas al beneficio en todos aspectos que proporcionan al --

mundo entero. Además existen factores externos importantísimos - los cuales pondrían en peligro la seguridad del país, pues dicho Canal estaría libre y abierto a los buques mercantes o de guerra de todas las naciones, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, y tomando en cuenta que México es el país latinoamericano más cercano a una potencia mundial como lo es Estados Unidos poca, muy poca seguridad tendría el país, ya que por cualquier motivo podría suceder lo acontecido en Panamá en el sentido de que se llegase a tomar por parte de Estados Unidos más atribuciones de las permitidas a un simple usuario del Canal. Aparte de que México ejercería su soberanía dentro de la zona del Canal y en el Canal mismo pero con las limitaciones impuestas por el Derecho Internacional.

C) Diferencias y semejanzas con los estrechos.

La condición de los Canales marítimos en cuanto al dominio y la navegación se asemeja a la de los estrechos. Son libres si comunican mares libres. "Si un Canal une el mar libre con mar cerrado, el dominio es del o de los estados que ejercen soberanía sobre el mar cerrado. En el caso de que comunique dos mares libres, el dominio de los países ribereños llega hasta su porción de mar territorial; si los canales son anchos como para que penetre la altamar sin perjuicio de respetar la libre navegación. Si el Canal es angosto, es decir, que se superponen ambas fajas de mar territorial y no penetra el mar libre, debe delimitarse entre

los ribereños, fijándose como límite la línea media u otro". 6

Entre las semejanzas se puede citar que ambos pueden regirse por tratados internacionales.

Señalaré ahora las diferencias, las cuales son más que las semejanzas:

- 1) Los estrechos tienen un fondo o lecho que no forma parte del territorio de ningún Estado.
- 2) Los estrechos son vías acuáticas naturales.
- 3) "Desde el punto de vista de su condición jurídica hay tres tipos de estrechos:

"a). Los estrechos que unen dos mares libres uno de los cuales es un mar interior del Estado litoral de los estrechos en cuestión. En este caso, forman parte del territorio del Estado ribereño y su régimen coincide globalmente con el que rige para las aguas interiores de dicho Estado.

"b). Los estrechos que unen mares libres y que tienen importancia como rutas internacionales.

"Estos permanecen libres aún en tiempo de guerra, tanto para el paso de embarcaciones mercantes como militares. Esta norma se sigue aplicando inclusive cuando la anchura de las aguas de

6. Cesar Díaz Cisneros. Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1955 p. 530.

los estrechos no exceda de la de las aguas territoriales de los - Estados colindantes.

"c). Los estrechos que abocan a mares cerrados, (o sea a mares casi completamente rodeados por el territorio de otros Estados y que de hecho constituyen golfos de los países litorales) ocupan una posición jurídica específica en el sistema de las rutas marítimas internacionales. Los derechos de los Estados litorales acerca del régimen de la navegación y de la propia navegación, no deben naturalmente equipararse a la de los Estados no ri bereños. En estos estrechos no puede caer restricción alguna sobre la libertad de paso de las naves pertenecientes a los Estados litorales, pero en cambio la navegación de los demás países sí -- puede, en defensa de los Estados litorales (respecto a su seguridad) restringirse aunque únicamente la comercial". 7

7. Y.A. Korovin y Otros. Derecho Internacional Público. México, D.F. 1963. p. 231.

C A P I T U L O I I

CANAL DE SUEZ

1. ANTECEDENTES HISTORICOS

A) La Convención de Constantinopla. (1888)

El Canal de Suez construido a través del Istmo del mismo nombre en Egipto, comunica el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo y su construcción en 1854 se debe al genio francés Fernando de Lesseps, y a la financiación de la Gran Bretaña.

Tiene las siguientes características: "168 Km. de largo, entre Port Said y Suez ciudades que se encuentran en sus dos extremos; 50 Km. de ancho y unos 13 metros de profundidad media. Aparte de su valor estratégico, el Canal de Suez tiene gran importancia para las comunicaciones marítimas entre los puertos europeos y asiáticos, porque evita una larga navegación alrededor del Africa.

"Su inauguración se llevó a cabo el 16 de Noviembre de 1869. La Compañía Universal del Canal de Suez, con sede oficial en el Cairo y de la cual posee el Gobierno Británico la mayor parte de las acciones, explota el Canal según una concesión otorgada

por Egipto por un plazo de 99 años, dicha concesión expiró el año de 1968". 1

El 29 de Noviembre de 1888 fué firmado un convenio en Constantinopla entre Gran Bretaña, Francia, Italia, Austria-Hungría, Rusia, España, Turquía y Holanda. Está claro que las potencias signatarias intentaron definir sus propios derechos para usar el Canal principalmente en tiempo de guerra. Prácticamente la Convención sólo afectó a los firmantes, pues las potencias no signantes únicamente fueron invitadas a aceptar dicho tratado.

El Tratado de Constantinopla fija por primera vez la situación internacional del Canal de Suez. Dada la importancia de ésta Convención, creo conveniente analizar el articulado del Tratado producto de la misma:

De la lectura de dicho tratado se deduce que se implantó la libertad de navegación por el Canal, además, uno de los principales objetivos era el de que dicha vía acuática mantuviera siempre su carácter neutral, pues se estableció que debería conservarse dicho Canal libre y abierto a todos los buques sean de guerra o mercantes sin importar su bandera, tanto en tiempo de guerra como de paz. También hubo una prohibición expresa de no construir fortificaciones en los puertos de acceso.

Es de destacar que en ésta Convención rigió el principio de igualdad de todas las naciones signatarias de la misma, a más de que éstas se comprometieron a invitar a las demás naciones

1. Diccionario Enciclopédico U.T.E.H.A. Tomo IX
México. 1964. p. 1003

no signatarias para que prestaran su adhesión a la Convención.

En la Convención se estipuló la creación de un grupo de agentes de las potencias signatarias, el cual residiría en Egipto y su fin era el de vigilar que las disposiciones del tratado se llevaran a cabo, y en caso de que se presentara un conflicto o un hecho que pudiera amenazar la seguridad del libre tránsito por el Canal, se reunirían para darles solución, y también darían aviso al gobierno del Khedive informándole del peligro de violación que amenazara la paz dentro del Canal a fin de que dicho gobierno tomara las medidas necesarias para mantener la seguridad del libre tránsito dentro del mismo. Pero en las disposiciones del tratado se estipuló que el gobierno egipcio tomaría dichas medidas dentro del límite de sus facultades.

Se ve, que Egipto tampoco podía realizar actos que pusieran en peligro la seguridad del Canal, ni actos que interfirieran el libre uso del mismo, puesto que esto sería contrario al espíritu de la Convención.

Pienso que en la Convención de 1888 se protegía completamente la seguridad, la neutralidad y el libre uso del Canal, -- pues sus disposiciones son de tal manera claras que no dejan lugar a dudas de la intención que tuvieron los representantes de -- las naciones signatarias de darle al Canal de Suez un régimen cuyo principal carácter fuese la neutralidad del mismo tanto en --- tiempo de paz como en tiempo de guerra, y además, preceptuaba que los derechos soberanos del gobierno egipcio no se afectarían, o -- sea, que dicho tratado contenía las disposiciones necesarias que

permitieran hablar de un régimen de libertad de navegación, de --
 neutralidad completa, de igualdad de todas las naciones para ha--
 cer uso del Canal y mantenía la soberanía del gobierno egipcio --
 con las limitaciones anteriormente señaladas.

2. REGIMEN JURIDICO

A) El Tratado de 1936 (anglo-egipcio)

Debido a la reserva general británica de 1885 se demoró la entrada en efecto de la Convención de 1888. La Convención de 1888 no sería aplicable "hasta que sus estipulaciones sean compatibles con las condiciones transitorias y excepcionales de las cosas tal como actualmente existen en Egipto y puedan limitar la libertad de acción del gobierno británico durante el período de ocupación de Egipto por las fuerzas de su Majestad Británica". 2

En un acuerdo de 1904 Inglaterra y Francia firmaron una declaración el mismo año en cuyo artículo VI se lee:

"Con miras a asegurar el libre tránsito en el Canal de Suez, el gobierno de Su Majestad Británica declara que se adhiere a las estipulaciones del Tratado de 1888 en el que conviene en hacerlo obligatorio. De esta manera es garantizado el libre tránsito por el Canal. Así, la ejecución de la última frase del párrafo I así como el párrafo II del Artículo VIII del Tratado conti--

 2. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law.
 Washington. 1964. p. 1081

nuaron en vigor. El Artículo VIII en los mencionados párrafos se refiere a las reuniones anuales de los agentes supervisores de -- las fuerzas en Egipto.

"En el año de 1922, el 28 de Febrero el alto comisionado británico en Egipto declaró que el Protectorado británico en Egipto ha terminado, y Egipto se declara como un Estado independiente y soberano". 3

A pesar de esta declaración, algunos asuntos se reservaron al gobierno británico, entre estos asuntos se encuentran:

- a). La seguridad y comunicación del Imperio Británico en Egipto.
- b). La defensa de Egipto contra toda agresión extranjera o interferencia, directa o indirecta.
- c). La protección de los intereses extranjeros en Egipto y la -- protección de minorías.
- d). El Sudán.

De la lectura de los incisos a y b se desprende, -- que a pesar de no haber sido mencionado en forma expresa el Canal de Suez, Gran Bretaña continuaría como salvaguarda de la ruta a -- través del mencionado Canal y por lo tanto, pienso que el Protectorado Inglés en Egipto no desaparecía como se había declarado -- con anterioridad pues se estipuló que hasta en tanto las partes -- contratantes convengan que el ejército egipcio está en condicio-- nes de garantizar por sus propios medios la seguridad del Canal, -

3. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law. Washington. 1964. P. 1081

autoriza al ejército inglés a estacionarse en la vecindad del mismo y se calculó que en un plazo de veinte años a partir de la celebración de éste tratado, estaría el ejército egipcio en tales condiciones.

En el párrafo anterior se hace mención al período de 20 años establecido en el Artículo XVI en los siguientes términos:

"En cualquier tiempo después de expirar un período de 20 años desde el inicio de vigencia del Tratado (22 de Diciembre de 1936) las altas partes contratantes, a petición de cualquiera de ellas, entrarán en negociaciones con miras a revisar sus términos por acuerdo entre ellas, que consideren apropiados de acuerdo con las circunstancias que entonces existan. En caso de que las altas partes contratantes no estén en condiciones de convenir sobre los términos del Tratado revisado, la diferencia será sometida al consejo de la Liga de las Naciones para que decidan de acuerdo con las estipulaciones del convenio vigentes en el momento de firmarse el presente Tratado o a cualquier otra persona o grupo de personas para que decidan de acuerdo con cualquier procedimiento que las altas partes contratantes convengan. Se conviene en que cualquier revisión de este Tratado prooverá a la continuación de la Alianza entre las altas partes contratantes de acuerdo con el principio contenido en el Artículo IV que establece una alianza y con el Artículo V en que se obligan mutuamente a no adoptar en relación con países extranjeros una actitud "inconsistente con la alianza ni a concluir tratados políticos inconsistentes con las estipulaciones del presente Tratado .

"Artículo VI: Obligación de consultar entre ellos con miras a acuerdos pacíficos en caso de disputa con un tercer Estado, que produzcan una situación que envuelva el riesgo de un rompimiento de relaciones con el Estado.

"Artículo VII: En el caso de que cualquiera de las altas partes contratantes entre en guerra, la otra inmediatamente vendrá en su ayuda en calidad de aliada y ciertas obligaciones -- egipcias se especificaron". 4

El Tratado de 1936 concediendo a Gran Bretaña el derecho de estacionar tropas en el área del Canal para asegurar la libertad y completa seguridad de navegación del Canal, no fué considerado por el Reino Unido como un hecho que afectaba Estados del territorio egipcio.

B) El acuerdo Anglo-Egipcio de 1954.

Durante la Segunda Guerra Mundial la operación de la -- Compañía del Canal estuvo en manos de los ingleses, y no en la -- oficina principal de la Compañía, la cual se encontraba en la --- Francia ocupada, debido a esto es que las fuerzas armadas británicas fueron responsables de la defensa del Canal.

El gobierno egipcio, en el año de 1945 presentó al gobierno británico una solicitud para iniciar pláticas cuyo fin -- fuera el de revisar el Tratado de 1936. Dicha solicitud fué acep

4. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law. Washington. 1964. p. 1081

tada por el gobierno británico.

En 1946, el Reino Unido propuso el retiro de todas sus fuerzas armadas de Egipto, e inmediatamente negociar las etapas de la evacuación y acuerdos de defensa común.

Al parecer, las intenciones británicas llegan hasta la citada "propuesta" pues las negociaciones se desarrollaron tan lentamente que Egipto a través de un escrito con fecha 8 de Julio de 1947, presentó una queja en contra del Reino Unido ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el cual pedía la total e inmediata evacuación de las tropas británicas de Egipto. A pesar de esta queja, ninguna medida fué tomada por parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

En el año de 1951, el gobierno egipcio sometió al Parlamento una Ley cuyo objeto era el de abrogar el Tratado de 1936, en el mismo año de 1951 fue decretada dicha Ley. Posteriormente, el Reino Unido informó al gobierno de Egipto, que el mencionado Tratado de 1936 no contenía ningún precepto o cláusula que se refiriera a la rescisión unilateral del mismo.

Para evitar un problema que pudiera producir graves resultados y a fin de resolver el problema pendiente Estados Unidos, el Reino Unido, Francia y Turquía, propusieron al gobierno egipcio la creación de un Comando Aliado del Medio Este, a la vez éste Comando Aliado del Medio Este contribuiría a la defensa del área. Egipto vendría a ser invitado para participar como miembro fundador del mismo, sobre una base de igualdad, también sería in-

vitado a aceptar una posición de alta autoridad y responsabilidad en dicho Comando.

Si Egipto se encontraba dispuesto a cooperar con el Comando Aliado del Medio Este, el Reino Unido por su parte, convenía en el reemplazo del Tratado de 1936, además del retiro de --- fuerzas británicas que no fueran designadas para el Comando. Por otra parte, se creaban otras obligaciones para Egipto, tales como la obligación de proporcionar defensa estratégica y otras instalaciones en su suelo durante el tiempo de paz y dar asistencia, incluyendo el uso de los puertos egipcios, aeropuertos y medios de comunicación en caso de guerra o inminente peligro de guerra.

En Julio de 1952, abdicó el Rey Farouk, y el General Mohammed Naguib instituyó un nuevo gobierno egipcio. Después de --- largas negociaciones se dejaron ver los principios de un acuerdo entre el Reino Unido y Egipto. El arreglo fue concluido en El --- Cairo el 19 de Octubre de 1954 y fue ratificado en El Cairo en Diciembre del mismo año.

"El acuerdo terminó con el Tratado de 1936 y determinó el retiro de todas las fuerzas británicas del territorio egipcio en un período de veinte meses.

"Se otorgó al gobierno británico el derecho de regresar a la base del Canal de Suez durante el período de hostilidades en caso de un ataque por un poder extranjero sobre un Estado de la --- Liga Arabe o sobre Turquía". 5

5. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law. Washington. 1964. p. 1081

Por medio del Artículo VIII del Tratado de 1954: "Los dos gobiernos contratantes reconocen que el Canal de Suez, que es parte integral de Egipto, es un medio de comunicación marítimo, - económico, comercial y estratégicamente de importancia internacional, y expresan su determinación de mantener el convenio garantizando la libertad de navegación del Canal firmada en Constantinopla en 1888". 6

El acuerdo fue unilateralmente abrogado por decreto del gobierno egipcio el 10. de Enero de 1957.

C) Nacionalización del Canal por Egipto.

Entre las crisis mundiales que durante la década de los cincuenta estuvieron a punto de desencadenar la tercera guerra -- mundial, figura la del Canal de Suez en 1956, cuyos antecedentes más directos se encuentran en el derrocamiento del rey Farouk y el nuevo sentido nacionalista egipcio.

Una vez ganada la revolución encabezada por el entonces coronel Gamal Abdel Nasser, el poder quedó en sus manos de manera absoluta al tiempo que se enfrentaba con los problemas inherentes a un movimiento de tal naturaleza. "Nasser y sus oficiales estaban decididos a que los esfuerzos de la revolución no fuesen desperdiciados, esto es, que se borrara la dominación extranjera y - que mediante radicales reformas agrarias se pusiese fin a un sis-

6. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law. Washington. 1964. p. 1081

tema feudal que había desaparecido en Europa hacía más de 300 --- años y, sobre todo, restituir a cada egipcio el orgullo de raza que debería ser suyo por derecho de nacimiento". 7

Lo limitado de la tierra dedicada al cultivo y el constante aumento de la población eran algunos de los principales problemas a los que se enfrentaba el gobierno de Gamal Abdel Nasser, debido a esto, se concibió el ambicioso proyecto de la represa de Asuán, que aumentaría las tierras cultivables de Egipto en cerca de 30% y la que gracias al agua que almacenaría, permitiría regular eficazmente el riego de toda la tierra que, al presente, está a merced del clima.

El costo de la mencionada represa no sería inferior a los 200 millones de libras esterlinas (más de 6,000 millones de pesos mexicanos), por lo que se verían precisados a financiar tan gigantesca empresa en ultramar. El empeño en lograr tal empresa era desmedido, pues se trataba de un proyecto que simbolizaba al nuevo Egipto, acarrearía grandes beneficios, sería la presa más grande del mundo y constituiría una fuente constante de orgullo para todos los egipcios.

Las negociaciones iniciales para el financiamiento parecían prometedoras por parte de los Estados Unidos, del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, y hasta de la misma Inglaterra, que prometió aportar 16 millones de dólares, siempre y cuando fuese concedido el préstamo norteamericano.

7. Gamal Abdel Nasser. Excélsior. Domingo 9 de Septiembre de 1962. México, D.F. Pág. 4.

Las dificultades pronto surgieron. Los Estados Unidos deseaban el control del presupuesto y el derecho de fiscalizar -- las cuentas. Nasser tenía la impresión de que todo se iba a llevar a cabo conforme a lo planeado, aún cuando se oponía con vehemencia a los propósitos de los Estados Unidos. Sólo que los Estados Unidos de improviso, retiraron su oferta. Londres, por su -- parte, no dejó transcurrir 24 horas desde la declaración norteamericana y tomó una decisión similar.

Nasser se enteró de dicha noticia (la cual causó conmoción en el mundo árabe), y a pesar de ello estaba decidido a que la represa que tanto prometía se construyera a toda costa.

Era evidente que con motivo de la nacionalización las -- empresas extranjeras ubicadas dentro del territorio egipcio correrían un grave peligro.

Durante días guardó silencio Nasser. Mientras tanto había encargado que se hicieran los arreglos necesarios para la ocupación del Canal. Todo debería estar listo para la noche del 26 de Julio de 1956, exactamente cuatro años después de la abdicación del Rey Farouk. Esa noche iba a hablar ante una asamblea política en Alejandría y se proponía anunciar la nacionalización -- del Canal en ese discurso.

Todo fué preparado de antemano. Los soldados egipcios tenían órdenes selladas en las que se disponía ocupasen las oficinas e instalaciones de la Compañía del Canal de Suez. Sabían que en cuanto se mencionara el nombre de De Lesseps en su discurso sería la señal para iniciar las operaciones. Con esa medida se po-

dría disponer de unos 100 millones de dólares anualmente, y así - construir el dique sin intervención de potencias extranjeras ni - empréstitos. El Canal de Suez, ocupado militarmente durante 74 - años por tropas inglesas, culminó con la total posesión de Egipto que según manifestó su presidente, sería construido con dinero - egipcio y con el trabajo del mismo pueblo.

Creo conveniente hacer referencia al discurso de Nasser en el cual decreta la nacionalización del Canal de Suez:

"Artículo I: La Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez queda nacionalizada. Todos sus derechos, obligaciones y ventajas son transferidas a la Nación y todas las organizaciones y comités que operen, ahora quedan disueltos.

"Accionistas y poseedores de acciones de fundador serán indemnizados, y el pago de dicha indemnización será efectuado después de que la nación tome posesión de todas las ventajas y propiedades de la compañía nacionalizada.

"Artículo II: Una organización independiente dotada de personalidad jurídica y agregada al Ministerio de Comercio, tomará posesión de la administración del Servicio de Tránsito sobre el Canal de Suez. La constitución de la organización y la remuneración de sus miembros serán fijadas por el Presidente de la República. Por lo que concierne a la administración del Servicio de Tránsito, la organización mencionada tendrá todas las fuerzas necesarias para llevar a cabo su propósito sin que exista restricción por parte de los reglamentos y procedimientos del Gobierno.

"La organización tendrá un presupuesto elaborado de --- acuerdo con las reglas en vigor respecto del comercio. Su año -- fiscal comenzará el 1o. de Julio y terminará el 30 de Junio de ca da año. El presupuesto y el balance general serán aprobados por - medio de una orden del Presidente de la República. El primer año fiscal comenzará cuando entre en vigor la presente ley y termina- rá el día 30 de Junio de 1957. La organización puede delegar a - uno o varios de sus miembros para llevar a cabo sus decisiones o cancelar cualquier deber asignado a sus miembros.

"También puede crear por sus propios miembros o por --- otras personas, un comité técnico que asista en sus trabajos y es tudios de investigación.

"El Presidente de la organización la representará ante las Cortes, gobiernos, agencias, y otros lugares, y en sus tratos con terceras partes.

"Artículo III: Las ventajas y derechos de la compañía nacionalizada, en la República de Egipto y en el extranjero, quedan aquí congelados.

"Sin un permiso específico obtenido por adelantado de - la organización a que se refiere el Artículo II, los bancos, orga nizaciones y particulares tienen prohibido disponer de esas venta jas o hacer cualquier pago que le sea requerido o deban hacer.

"Artículo IV: La organización conservará todos los ac- tuales funcionarios, empleados y trabajadores de la compañía na--

cionalizada en sus puestos, tendrán que continuar en el desempeño de sus labores; a ninguno se permitirá abandonar su trabajo o revocar su puesto de ninguna manera y por ninguna razón o motivo, - excepto con el permiso de la organización a que se refiere el Artículo II anterior.

"Artículo V: Todas las violaciones al Artículo III anterior serán castigados con prisión y una multa de tres veces el valor del monto involucrado en la violación. Todas las violaciones a lo previsto en el Artículo IV serán castigadas con prisión y además con la pérdida, para el infractor de todos los derechos de compensación, pensión, o indemnización.

"Artículo VI: La presente orden será publicada en el Periódico Oficial y tendrá fuerza de ley. Entrará en vigor el día de su publicación. El Ministro de Comercio proveerá lo necesario para su cumplimiento.

"Llevará el sello del Estado y será cumplida como ley del Estado.

"Dada el día 18 de Zul Heggah 1375 A.H. (Julio 26 de 1956). Gamal Abdel Nasser". 8

La reacción de Occidente no se hizo esperar y junto con ésta vino la acción violenta, por parte de Inglaterra y Francia - quienes no cejaban en su acción belicosa. Algunos países entre -

8. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law. Washington. 1964. p. 1097

los cuales se puede citar Australia temían que este acto fuera --
imitado en Panamá.

En Londres se llevó a cabo una conferencia integrada --
por los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, en dicha confe-
rencia se reconoce a Egipto el derecho de gozar y ejercer todas
sus fuerzas plenamente como una nación soberana e independiente, --
también se establece en la mencionada conferencia que la acción --
realizada por Egipto envuelve algo más de un simple acto de nacio-
nalización y se puntualiza el carácter internacional del Canal co-
mo se asienta en la Convención de 1888 reconocida por Egipto y --
en el acuerdo Anglo-Egipcio de 1954.

Concluyen que es arbitrario y unilateral el apoderamien-
to de Egipto de una agencia internacional que tiene la responsabi-
lidad de mantener y operar el Canal de Suez, de tal manera que to-
dos los firmantes y beneficiarios del Tratado de 1888 pueden efec-
tivamente disfrutar del uso del Canal Internacional sobre quien --
depende en mucho la economía, el comercio y la seguridad del mun-
do. Se consideró también que la acción tomada por el gobierno --
egipcio teniendo en cuenta las circunstancias que la acompañan --
amenaza la libertad y seguridad del Canal garantizadas en la Con-
vención de 1888.

El propósito de los tres gobiernos, era el de dar los --
primeros pasos para la creación de una autoridad internacional --
del Canal de Suez, la cual estaría facultada para controlar en to-
dos aspectos el Canal de Suez.

A éste respecto, el Presidente Nasser dijo que cual---

quier intento por unir a la Compañía del Canal de Suez con la libertad de navegación resultaría sospechoso, pues la Compañía del Canal de Suez nunca ha sido responsable de la libertad de navegación a través del Canal, y el acuerdo de 1888 sólo previene la libertad de navegación a través del Canal, y ésta es garantizada -- por el gobierno de Egipto de acuerdo con su soberanía y sobre su propio territorio sobre el cual pasa el Canal de Suez y por lo -- tanto, este ha sido y es considerado como parte integrante e inseparable de Egipto, declara también, que el gobierno egipcio niega el control del Canal por una Autoridad Internacional.

Nasser declaró que "los occidentales seguían viendo a los árabes como los veían antes de la Segunda Guerra Mundial, y nunca percibieron que se enfrentaban a pueblos que deseaban forjar su propio porvenir y que habían dejado de ser subordinados. -- No podían comprender que era un mundo árabe que estaba desapareciendo y del cual el árabe moderno estaba avergonzado, es decir, -- el de los beduinos primitivos de ondulantes "Kafiye" y camellos.

"La nueva generación no quería ser considerada ni como cosa exótica ni primitiva, sino querían representar a un Egipto -- decidido a ocupar su lugar en el mundo en pie de igualdad". 9

Considero que la nacionalización del Canal de Suez era un hecho lógico, un hecho que la opinión mundial de aquél tiempo esperaba, debido a la situación que prevalecía en Egipto poste---

9. Gamal Abdel Nasser. Excélsior. Lunes 10 de Septiembre de -- 1962. México, D.F. p. 4

rior a su movimiento revolucionario encabezado por Gamal Abdel Nasser el cual creó una unidad nacional que hizo despertar al pueblo egipcio y le hizo ver que por falta de inversión dejaba de percibir su país una gran cantidad de dinero, la cual de obtenerse y emplearse entre otras cosas para beneficiar la tierra crearía una imagen nueva de Egipto.

La nacionalización del Canal brindaría al pueblo egipcio el tan deseado anhelo de beneficiar la tierra y además el de solucionar otros problemas de igual importancia.

Me atrevo a pensar que la nacionalización del Canal no violó en ningún momento el espíritu de libertad de navegación y neutralidad del citado Canal establecido en los tratados de 1888, 1936 y 1954, puesto que Egipto al hacerse cargo de la administración del servicio de tránsito sobre dicha vía acuática garantizaba los principios de libertad de navegación, neutralidad e igualdad de todas las naciones.

En los anteriores tratados, se estipuló que la soberanía de Egipto nunca se vería afectada y pienso, que el pueblo egipcio llevó a cabo la nacionalización para ejercitar plenamente su soberanía, con las limitaciones implantadas por el Derecho Internacional, y digo plenamente pues Egipto no realizaba ningún acto de autoridad, ni dirección en el mismo, todo se encontraba en la Compañía Universal del Canal de Suez.

D) Resolución de las Naciones Unidas.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, con fecha 13 de Octubre de 1956 después de nueve semanas de discusiones y negociaciones a partir de la nacionalización del Canal egipcio, aprobó una fórmula de avenimiento en la que no sólo estuvo de acuerdo el Presidente Nasser, sino que mereció la aprobación de la asamblea, sin excluir a las grandes potencias interesadas en la empresa del Canal de Suez.

Los seis puntos de esa fórmula ya sintetizados fueron:

- I. Libertad de navegación en el Canal para todas las naciones.
- II. Respeto a la soberanía egipcia.
- III. El funcionamiento del Canal estaría completamente desligado de la política de todos los países, por su neutralidad y universalidad.
- IV. Determinación de las tarifas que fijarían de común acuerdo Egipto y los usuarios de la empresa.
- V. Empleo de una parte justa de los ingresos en obras de mejoramiento.
- VI. Y resolución por arbitraje de las disputas entre Egipto y la antigua Compañía Universal del Canal de Suez.

C A P I T U L O I I I

CANAL DE PANAMA

1. ANTECEDENTES HISTORICOS

A) Primeras concepciones para la creación de un Canal Interoceánico.

La idea de la construcción de un canal interoceánico a través del Istmo de Panamá data desde los primeros tiempos de la conquista del continente americano, la apoyaron el navegante español Francisco López de Camora y el navegante portugués Antonio -- Calvas, la auspiciaron pensadores como Goethe y Humboldt; Felipe II encomendó su estudio a varios ingenieros holandeses; Simón Bolívar lo encargó a los ingenieros Kloyd y Falmark.

Las relaciones de España con Ecuador, Perú y Chile se hacían a través del Istmo de Panamá, por lo que Portobelo en el Atlántico y Panamá en el Pacífico eran terminales de un camino -- transístmico muy frecuentado.

La construcción de un canal interoceánico fue reclamada por navegantes, comerciantes, estadistas, etc.

Siglos más tarde, en el XIX exactamente, tuvo lugar la manifestación expansionista norteamericana, fue primero con Loui-

siana y posteriormente con Florida y Texas, demostrando así, su presencia en América Latina y sus intenciones de una intervención directa. Si a lo anterior se agregan las dificultades que los Estados Unidos tenían con la Gran Bretaña, las frecuentes revoluciones latinoamericanas que afectaban vidas y haciendas de los residentes norteamericanos, los 90 días que tardó el crucero Oregon, en dar la vuelta al Cabo de Hornos a fin de participar en la batalla de Santiago de Cuba contra la armada española en 1898, todo ello dió por resultado que la atención pública norteamericana se enfocara hacia la necesidad de mantener un poderio naval disponible, el cual prestara servicio tanto en el Pacífico como en el Atlántico, sólo que para que ello fuese posible se requería de un canal que uniera a los dos océanos.

Las causas anteriores se pueden considerar de tipo económico y estratégico, pero aunadas a estas se encuentran otras causas de similar importancia o más, pues influyeron grandemente en el mundo latinoamericano. Me refiero concretamente a su política, la cual estaba en manos de un conjunto de hombres, y para éstos, los intereses de la nación abarcaban al mundo entero, y el destino manifiesto requería se cortara el Continente Americano para unir a los dos océanos y darle la debida protección a sus posiciones, al comercio exterior y a todos los intereses nacionales.

Debido a esto, la diplomacia norteamericana de fines de siglo se encaminó a adquirir los derechos necesarios para abrir un canal.

Nueva Granada, como todo país liberado de la tutela absoluta de la metrópoli, surgió a la vida independiente en forma débil, ignorante de su libertad y desprovista de fuerzas y espíritu nacional para defenderla.

La nueva República de Colombia desconfiaba de Inglaterra, fué entonces cuando Estados Unidos en previsión de un futuro provecho inglés, tuvieron a bien invitar al gobierno colombiano a celebrar un tratado de paz, amistad, navegación y comercio. Dicha invitación fué aceptada de inmediato, pues en ello veía lograda su intención de garantizar y perpetuar la soberanía en el istmo y ponerlo a cubierto de la ambición inglesa y francesa.

La verdadera razón que hubo para concederse la autorización del senado norteamericano al presidente de la Unión, fue la de proteger por medio de tratados a los individuos y compañías que desearan emprender la vía que comunicara ambos océanos y asegurar, según las estipulaciones del caso, un derecho libre de navegación por el canal a todos los barcos que cubrieran peajes razonables, destinados a remunerar a los capitalistas que se comprometieran en la empresa. De hecho, el gobierno norteamericano todavía no pensaba en construir y dejaba la realización de la obra a sus propios capitalistas.

Como resultado de varios estudios se llegó a la conclusión, de que sólo Nicaragua y Panamá ofrecían las características necesarias para la construcción interoceánica; por ello la diplomacia norteamericana se esforzó en tratar el problema con los respectivos gobiernos.

"Las primeras gestiones fueron infructuosas, pero en -- 1846 el encargado de negocios en Bogotá, Sr. Benjamín A. Bidlack, celebró con el señor Manuel Moría Mallarino, entonces Secretario de Relaciones Exteriores en Colombia un tratado general de paz, - amistad, navegación y comercio.

"El encargado de negocios norteamericano, pese a no contar con instrucciones especiales de su gobierno, incluyó en dicho convenio el artículo 35 que por su importancia y consecuencias -- creo conveniente transcribir:

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

"I.- Para la mejor inteligencia de los artículos precedentes han estipulado y estipulan las altas partes contratantes: que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, incluso los de la -- parte del territorio granadino generalmente denominado Istmo de - Panamá, desde su arranque en el extremo sur hasta la frontera con Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a navegación y comercio, de que ahora gocen y en lo -- sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos sus buques y mercancías; y que ésta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que -

transiten a través de dicho territorio de un mar a otro. El Gobierno de Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o de tránsito al través del Istmo de Panamá por cualquiera medios de comunicación que ahora existen o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos y para el transporte de cualquiera artículos, productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio correspondientes a ciudadanos de los Estados Unidos; que no se impondrán a los ciudadanos de los Estados Unidos ni a sus mercancías de lícito comercio, otras cargas o peajes, a su paso por cualquiera camino o canal que pueda hacerse por el Gobierno de la Nueva Granada o con su autorización, sino las que en semejantes circunstancias se impongan o cobren a ciudadanos granadinos; que cualesquiera de estos productos, manufacturas o mercancías pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos, que pasen en cualquier dirección del uno al otro mar, con el objeto de exportarse a cualquier país extranjero, no estarán sujetas a derecho alguno de importación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes o impuestos de cualquier clase, sino a aquellas a que estuvieren sujetos a ciudadanos naturales.

"Para seguridad del goce tranquilo y constante de esas ventajas y en especial compensación de ellas, y de los favores adquiridos según los artículos IV, V y VI de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya ex--

presado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por lo consiguiente garantiza de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio". 1

Año y medio más tarde, es decir, el 10 de Junio de 1848, se hizo en Washington el canje de ratificaciones del Tratado de Bogotá dando lugar a la protesta de algunas naciones, entre las cuales se encontraba Inglaterra.

Los derechos de vía por el Istmo compensativos de la garantía en favor de los Estados Unidos, quedaron confirmados en el protocolo de 22 de Febrero de 1849, suscrito en Bogotá por el Secretario de Relaciones Exteriores, Dr. Pablo Arozamena y el Sr. Ernesto Dichnan, Ministro de los Estados Unidos en Colombia.

Sólo que ese deber de "garantizar el tránsito" fue por parte del gobierno norteamericano más que una concesión transitoria, un "derecho de intervención" permanente que podía usar y lo usaron cuando tuvieron a bien hacerlo.

Con el Tratado Bidlack-Mallarino, Nueva Granada creyó que la región istmica estaba asegurada, sólo que el convenio que imaginara garantía de soberanía sobre dicho territorio no fué sino un dogal, ya que los Estados Unidos dieron una interpretación arbitraria al artículo 35 y ocuparon el suelo istmeño en diferen-

1. Ernesto H. Castillero. La causa inmediata de la emancipación de Panamá. Panamá, Panamá. 1933. p. 14

tes ocasiones e intervinieron en las cuestiones políticas.

La primera intervención se registró en 1850 como resultado de un motín callejero en el cual fueron muertos dos norteamericanos y con tal pretexto, los Estados Unidos enviaron un barco de guerra. Esa actitud se repitió al año siguiente por otro motín en la provincia de Chagres; y en 1853 y 1854 por disturbios políticos en la capital, así también en 1856 y 1860, hubo desembarco de tropas norteamericanas para restablecer el orden alterado. El de 1856 fué que, como resultado de un pleito callejero murieron algunos norteamericanos, motivo por el cual los Estados Unidos exigieron bajo, amenaza, que los habitantes de la Cd. de Panamá y Colón fuesen libres y estuviesen protegidos por fuerza terrestres y navales norteamericanas, así como que también se les concedieran las islas de Bahía de Panamá, con objeto de establecer estaciones, navales, a más de pagar daños y perjuicios a las familias de las víctimas.

De ése abuso surgió el Tratado Herran Cass en 1857 que dió fin al problema al designar un Tribunal de Arbitraje que conció y falló los reclamos, los cuales ascendieron a más de \$ 400,000.00 que Colombia pagó con las rentas que le produjo el ferrocarril de Panamá.

Las intervenciones de 1861 y 1862 fueron a petición del propio Gobernador del Departamento de Panamá. Para 1865, con motivo de un desorden, el Cónsul norteamericano temió que algo grave sucediera, por lo que pidió y obtuvo que unos cuantos marinos custodiasen a los americanos durante aproximadamente 13 horas.

En 1873 y 1881 se repitió la situación con el mismo pretexto. Otro desembarco se registró en la ciudad de Colón a principios de 1885, sólo que en esa ocasión se ocupó la línea férrea durante 56 días para garantizar el tráfico.

Se puede resumir que, a partir de 1846, año en que se firmó el Tratado y en un lapso menor de 50 años, el gobierno norteamericano en virtud de el derecho conferido por 'el artículo 35', usó de sus fuerzas para garantizar la paz en el istmo, nada menos que 15 veces.

Resulta necesario aclarar que en cada intervención las fuerzas lo hicieron con la aprobación de Colombia y en ningún caso hubo combate.

Como Inglaterra tenía aspiraciones en Centroamérica muy semejantes a las norteamericanas, el hecho de la firma del Tratado Bidlak-Mallarino le causó un gran disgusto.

La fricción entre ambas potencias se presentó de tal manera que se pensó terminaría en una contienda, por lo que el Secretario de Estado norteamericano, John M. Clayton, propuso un acuerdo equitativo al enviado extraordinario ministro plenipotenciario de la Gran Bretaña, Sir Henry Lytton Bulwer, el cuál fué aceptado. Este Tratado conocido bajo el nombre de Clayton-Bulwer establecía que el canal que se abriese estaría bajo el cuidado de ambas potencias, dicho Tratado fué firmado el 19 de Abril de 1850.

Ambos Gobiernos se prometieron apoyo mutuo en esta magna empresa y se comprometieron a solicitar la adhesión de las demás naciones. Pero hubo quienes se mostraron partidarios de que

el canal fuese exclusivamente norteamericano. En 1869, el Gobierno de Estados Unidos obtuvo de Colombia el derecho de construir un canal a través del Istmo de Panamá.

El Tratado fué rechazado por el Congreso colombiano, -- por cuyo motivo se celebró otro en 1876; pero esta vez fue el Congreso norteamericano quien le negó su ratificación.

En 1878, Colombia resolvió construir el canal por cuenta propia por medio de una concesión a una compañía francesa; la compañía no tuvo una buena administración, y hubo que formar una nueva sociedad que se comprometió a terminar los trabajos para el año 1910.

2. REGIMEN JURIDICO

A) El Tratado Clayton-Bulwer. (1850)

Con fecha de 19 de Abril de 1850 se firmó en Washington el Tratado Clayton-Bulwer, los firmantes fueron Mr. John M. Clayton, Secretario de Estado de los Estados Unidos y Sir Henry Lytton Bulwer, Embajador Británico en Washington.

El motivo de la firma de éste Tratado fué, el de terminar con la rivalidad existente entre ambos países, creada por el interés que cada uno de ellos tenía en la construcción de la vía interoceánica. En el preámbulo de dicho Tratado se fijaron las bases y se convino en el mismo, en arreglar en una conferencia -- las opiniones e intenciones de las partes contratantes con refe--

rencia a cualquier medio de comunicación por el canal, se fijó -- también que el mencionado canal podría ser construido entre el -- Océano Atlántico y el Océano Pacífico por el cause del río San -- Juan de Nicaragua y cualquiera o ambos lagos de Nicaragua o Managua o cualquier otro puerto o lugar en el Océano Pacífico.

Dada la importancia del contenido de este Tratado, haré en éste capítulo un breve estudio del mismo:

El Tratado Clayton-Bulwer en su Artículo I señala: ---
 "Los gobiernos de Estados Unidos y de Gran Bretaña declaran por el presente, que ninguna de las dos potencias obtendrá jamás ni conservará por sí el control exclusivo sobre dicho canal navegable; y convienen en que ninguna de ellas levantará ni mantendrá jamás fortificación alguna para dominar el mismo o sus alrededores; no ocupará, fortificará o colonizará, ni asumirá dominio alguno sobre Nicaragua, Costa Rica, Costa de Mosquitos o porción alguna de la América Central.

"Los Estados Unidos o Gran Bretaña no aprovecharán de la intimidad, alianza, amistad o influencia que pudieran tener para con algún Estado o Gobierno por cuyo territorio deba pasar el canal, para adquirir o poseer directa o indirectamente, para sus ciudadanos o súbditos respectivos, ningún derecho o privilegio referente a comercio o navegación en el canal, que no sea extendido en los mismos términos a los ciudadanos o súbditos de la otra parte.

"En el artículo II se estipuló que, en caso de guerra - entre las potencias signatarias, sus buques serían exentos de blo_ queo, detención o captura dentro del canal y hasta en un radio -- circunvecino que se determinaría de común acuerdo.

"Con el fin de asegurar la construcción del canal, las partes contratantes se comprometieron, según se estipuló en el artículo III, a que si la construcción era tomada en términos jus-- tos y equitativos por personas que tuvieran la autorización de -- los Gobiernos locales a través de cuyos territorios pudiera pa--- sar, protegerán a tales personas y sus propiedades desde el co--- mienzo hasta la terminación del canal, de las detenciones injus-- tas, confiscaciones, embargos o cualquier tipo de violencia.

"Se previno en el Artículo IV que las partes contratantes usarían 1) Su influencia con los gobiernos locales para inducirlos a facilitar la construcción del canal y 2) sus buenos -- oficios para procurar el establecimiento de dos puertos libres, - uno en cada extremo del canal.

"En el artículo V, las partes contratantes se comprometen cuando el canal interoceánico sea terminado, protegerlo con-- tra interrupciones, embargos o confiscaciones injustas y a garan-- tizar su neutralidad, para que el mencionado canal pueda para --- siempre estar abierto y libre, y el capital ahí invertido se ase-- gure. Respecto a éste punto, es preciso señalar que quedó expre-- samente entendido que la garantía de protección y seguridad se ex-- tendía condicionada y podría ser retirada por ambos Gobiernos o - alguno de ellos, si llegaban a considerar que las personas o com--

pañía encargada del manejo del canal hubiera establecido reglas -- relativas al tráfico, contrarias al espíritu y las intenciones -- del Tratado, ya sea por propiciar discriminación injusta o por imponer exacciones opresivas o tarifas irrazonables.

"Por medio del Artículo VI las partes contratantes se -- comprometieron a invitar a cualquier Estado con quien ambas o alguna de ellas lleven relaciones amistosas, a entrar en tratos con ellos en forma similar a aquellos que han asumido entre ellas; -- con el fin que los demás Estados puedan compartir el honor y ventaja de haber contribuido a una obra de tal interés general e importancia como el mencionado canal. También convienen en que cada una entrará en tratos con aquellos de los Estados de Centroamérica, según lo consideren conveniente para la más afectuosa realización del gran proyecto de este Tratado, también estipulan, que los buenos oficios de ambos serán empleados cuando se requieran, en la ayuda y asistencia de la negociación de las estipulaciones del Tratado; y si surgieren diferencias con respecto a derechos o propiedades sobre el territorio a través del cual pasará el canal, entre los Estados o Gobiernos de América Central, y tales diferencias impidan u obstruyan de cualquier manera la ejecución del citado canal, los Gobiernos de los Estados Unidos y Gran Bretaña -- usaran sus buenos oficios para calmar tales diferencias de la mejor manera para promover los intereses del canal y para afianzar los lazos de amistad y alianza que existen entre las partes contratantes.

"En el Artículo VII se convino que los Gobiernos de los

Estados Unidos y Gran Bretaña darían su apoyo y estímulo a las -- personas o compañías que primero ofrecieron comenzar el canal con el capital y concesiones necesarios, y que si alguna persona o -- compañía hubiera ya entrado en forma propia e inobjetable en tratos con cualquier Estado a través de cuyo territorio pudiera pasar el canal propuesto, y hubiere hecho preparativos y gastos con base en tal trato, esas personas o compañías serían consideradas con prioridad y serían admitidas un año después de la fecha del intercambio de ratificaciones del Tratado, con el propósito de -- concluir un arreglo y la presentación de pruebas sobre la suscripción del capital.

"Las partes contratantes incluyeron en el Artículo VIII del Tratado, estipulaciones de carácter general en los términos siguientes: Los Gobiernos de los Estados Unidos y Gran Bretaña habiendo no solamente deseado obligarse conforme a éste convenio para lograr un objetivo particular, sino también establecer un -- principio general, aquí convienen en extender su protección, de acuerdo con las estipulaciones del Tratado, a cualquier otro medio de comunicación, ya sea canal o ferrocarril, a través del Istmo que conecta Norte y Sur América, y especialmente a la vía interoceánica que también pueden ser practicables ya sea por canal o ferrocarril, los cuales han sido propuestos para ser establecidos en Tehuantepec o Panamá garantizando, de cualquier manera, su protección conjunta ya sea al canal o ferrocarril tal como se establece en el artículo respectivo, se entiende por los Estados Unidos y Gran Bretaña que las partes que constituyan o sean dueños --

de ellos, no impondrán otro gasto o condición de tráfico que los mencionados Gobiernos aprueben como justos y equitativos; y que los mismos, canal o ferrocarril sean abiertos para los ciudadanos o sujetos de los Estados Unidos y Gran Bretaña en los mismos términos y también serán abiertos en iguales términos a los ciudadanos o sujetos de cualquier otro Estado que desee garantizar su -- protección tal como los Estados Unidos y Gran Bretaña se han comprometido". 2

La Convención Clayton-Bulwer significó un estorbo a los Estados Unidos, para la consideración de cualquier proyecto exclusivo sobre la construcción del canal. La política americana concentró sus esfuerzos en la supresión de dicho Tratado hasta lograrlo despues de muchas negociaciones, substituyendolo por uno - nuevo, el Tratado Hay-Pauncefote en 1901.

B) El Tratado Hay-Pauncefote. (1901)

El Tratado Hay-Pauncefote fué firmado el día 18 de Noviembre de 1901.

Este Tratado declara abierto el canal en pie de estricta igualdad a los barcos mercantes y de guerra de todas las naciones, sin indicación alguna sobre la extensión de este precepto al tiempo de guerra. Todo bloqueo se declaraba prohibido. El Tratado hacia revertir la responsabilidad del mantenimiento de la neu-

2. John Bassett Moore, L.L.D. A Digest of International Law.
Vol. III Washington. 1906. p. 130

tralización del canal y de la libertad de navegación a su traves a los Estados Unidos, que se reservaron el derecho a mantener --- fuerzas armadas en la zona.

En 1912, se violó este Tratado, cuando hubo una incidencia entre Estados Unidos y Gran Bretaña, a raíz de la ley norteamericana de 24 de Agosto de 1912 que estableció la exención de - derechos a favor de los buques de la marina mercante de Estados - Unidos, dicha franquicia, el Gobierno de Gran Bretaña la consideró contraria al Tratado. El Presidente Taft desestimó el reclamo por tratarse de un favor concedido a los buques de cabotaje. Sin embargo, por iniciativa del Presidente Wilson, la ley del 15 de junio de 1914 derogó la del año de 1912, dejando a salvo el derecho de los Estados Unidos de favorecer en alguna otra forma a su marina mercante.

El Tratado Hay-Pauncefote aplica al Canal de Panamá los principios de la Convención de Constantinopla de 1888 en cuanto a la libre navegación y neutralización. Pero contrariamente a lo - que dispone aquella Convención el Canal de Panamá puede ser fortificado para protegerlo contra las agresiones.

Lo anterior se deduce de la lectura del Artículo III -- del mencionado Tratado que a la letra dice:

"Los Estados Unidos adoptan como base de neutralización de dicho canal navegable, las siguientes reglas que esencialmente están incorporadas en la Convención de Constantinopla, firmada el 28 de Octubre de 1888 para la libre navegación del Canal de Suez

a saber:

"1o.- El Canal estará libre y abierto a los buques de comercio o de guerra de todas las naciones, en pie de entera igualdad, de manera que no habrá diferencia entre ninguna de dichas naciones, ni entre sus ciudadanos y súbditos respecto a las condiciones o impuestos del tráfico, ni ningunos otros. Las condiciones e impuestos del tráfico serán justos y equitativos.

"2o.- El Canal no será jamás bloqueado, y ningún derecho de guerra será ejercido, ni acto alguno de hostilidad será cometido dentro de él. Sin embargo, los Estados Unidos podrán mantener libremente dentro del Canal la policia militar que sea necesaria para protegerlo contra las ilegalidades y el desorden.

"3o.- Los buques de guerra de un beligerante no podrán aprovisionarse ni abastecerse de vituallas en el Canal, excepto - lo estrictamente necesario; y el tránsito de dichos buques a través del Canal será efectuado con la menor dilación posible, de acuerdo con los reglamentos en vigor y sin más demora que la que resulte de las necesidades del servicio. Las empresas estarán, - en, todos los casos, sujetas al mismo régimen de los buques de guerra de los beligerantes.

"4o.- Ningún beligerante embarcará o desembarcará tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, salvo en caso de obstrucción accidental del tráfico; en este caso volverá a emprender el viaje lo más pronto posible.

"50.- Las disposiciones de este artículo se aplicarán a las aguas adyacentes al Canal hasta 3 millas de cada extremo. En ningún caso, los buques de guerra de un beligerante, permanecerán en dichas aguas más de 24 horas, no siendo de arribada forzosa, y aún así zarpará tan pronto como sea posible; ningún buque de guerra de un beligerante partirá sino 24 horas después de la salida de un buque de guerra de otro beligerante". 3

C) El Tratado Hay-Herran. (1903)

No obstante los empeños del Gobierno americano y de algunos empresarios de los Estados Unidos en lograr mediante un Convenio la realización de un Canal, no fue tan rápido como se esperaba, pues hubo de correr todavía muchos obstáculos.

A pesar de todo, los presidentes norteamericanos no cesaron de considerar y recomendar la obra con insistencia. De tal suerte, Grant nombró una comisión para que estudiara las cuestiones del paso interoceánico.

Nicaragua distrajo de nueva cuenta la atención norteamericana en Panamá al pensar ésa comisión que la vía nicaraguense ofrecía mayores facilidades. El Gobierno de Estados Unidos inició negociaciones necesarias con ese pueblo para concertar un tratado, el cuál poco después fracasó.

3. Antokoletz, Daniel. La doctrine de Monroe et l'Amérique Latine 1905. Diplomatic History of the Panama Canal. Washington 1914. p. 292

Mientras eso sucedía, Colombia libre para hacer todo lo referente a su ruta, aceptó en 1878 las proposiciones que le hiciera Lucien N.B. Wyse a nombre de la Sociedad Civil del Canal Interoceánico.

Esta concesión fue traspasada a la Compañía Universal, organizada por el conde Fernando de Lesseps, mediante un pago a Wyse de 2,000,000.00 de dólares, con lo cuál se comenzaron los trabajos en el año de 1883.

La empresa intranquilizó al Gobierno de Estados Unidos, a quien la intención de Lesseps de poner el canal bajo la garantía de una unión de potencias del viejo continente, contrariaba la doctrina de alejar influencias europeas del hemisferio americano.

Así, el Presidente Hayes expresó al Congreso Americano su aprensión por la medida de Lesseps, y que los Estados Unidos tenían el derecho y el deber de afirmar y mantener su autoridad y supervisión sobre cualquier canal que se construyera en la región istmica a fin de proteger su interés nacional; además estaba seguro de que ese deber se consideraría no solo compatible, sino como un avance más permanente para el comercio y la navegación.

Para Junio de 1881, la Cancillería de Washington, bajo la administración inmediata, dirigió a Londres, París, Berlín y Viena una nota circular bajo la firma del secretario de estado, James G. Blaine, protestando sobre cualquier intención que abrigan los gobiernos europeos de garantizar conjuntamente el Canal -

de Panamá.

Por su parte, el Presidente norteamericano planteó la hipótesis de que si los Estados Unidos interviniesen en alguna guerra, el paso de buques bélicos de países hostiles a través del Canal era verdaderamente inadmisibile.

Sin lugar a duda, esas declaraciones afectaban directamente a Colombia por limitarle arbitrariamente la libertad de disponer de su propiedad, ya que el proyecto del Canal partia de ella directamente y éste no podia hacerse sin su consentimiento; no obstante el Dr. Climaco Calderón, de la Cancilleria Colombiana guardó silencio.

España e Inglaterra protestaron en nombre de Colombia, especialmente Inglaterra, que invocó sus fueros de potencia garante, consagrados en el Tratado Clayton-Bulwer.

El resultado fue que Mr. Blaine propusiera la derogación del Tratado Clayton-Bulwer, en consideración a que los motivos bajo los cuales se había acordado no existian y eran difíciles de repetirse. Opinaba que el espíritu de concordia y de amistad aconsejaba la derogación y que los Estados Unidos necesitaban el derecho de gobernar el Canal a fin de proteger sus intereses.

La discusión entre Estados Unidos y la Gran Bretaña se prolongó durante 3 años, pero el cambio de la administración de los Estados Unidos por el triunfo del partido demócrata hizo que se abandonara el empeño.

Entre tanto pasaron los años, la Compañía Universal del Canal Interoceánico quebró, y la guerra de independencia de Cuba dió a los Estados Unidos el dominio marítimo desde Galveston hasta Panamá.

Poco después, Inglaterra, nuevamente presionada por --- Washington y en circunstancias de orden interno que la hacían ceder, convino en substituir el Tratado Clayton-Bulwer por el Hay--Paucefote, que dejó a los Estados Unidos manos libres para hacer el Canal de Centroamérica.

A la vez, la Compañía Nueva del Canal propuso a través de su Presidente y Director General, Maurice Hutin, la venta de los derechos, concesiones, obras y materiales en la cantidad de 109,141,500.00 dólares; Colombia acreditó como Ministro en Washington al Dr. Carlos Martínez Silva, con la especial recomendación de que interesara al Gobierno norteamericano en la realización de el Canal de Panamá.

La Comisión Istmica nombrada por el Presidente Mc. Kinley, dió a conocer que la vía panameña era más corta, por tener 73 Km., y era susceptible de terminarse en menor tiempo con menos esclusas y curvas. Se atravesaría en 12 horas, mientras el paso de Nicaragua requeriría 30 horas para recorrer 292 Km; su costo respecto al nicaragüense sería menor en 58,000,000.00 de dólares, además el paso por Panamá podría construirse a nivel, mientras el otro no se prestaba para ello.

El Congreso Norteamericano se reunió para tratar lo con

serniente al proyecto del Canal. Las opiniones e intereses eran múltiples. Las discusiones no se hicieron esperar, hasta la mino- ría de la misma, representada por el Senador John Coit Spooner, - para complacer al Presidente Roosevelt, decidido partidario del Ca- nal de Panamá, presentó modificaciones al proyecto en el sentido- de que el Primer Mandatario norteamericano escogiera la vía del - Canal.

La preferencia fué por la vía panameña y se lograría si la Compañía Francesa y el Gobierno de Colombia aceptaran términos razonables para los intereses americanos. Estas negociaciones se limitaron a un término razonable, pasado el cual se construiría - en Nicaragua. Esa fué la amenaza de que se valdrían los Estados Unidos para que Colombia aceptara sus desiguales condiciones.

Hecho a un lado el obstáculo del Tratado Clayton-Bulwer y descontada Inglaterra como rival, no quedaba a la nación nortea- mericana otro impedimento que la Compañía Francesa, concesionaria del Canal.

La empresa francesa estaba económicamente imposibilita- da para terminar la obra. Le escaseaban los recursos hasta para seguir sosteniendo aunque aparentemente, sus trabajos; y su pres- tigio era ya de tan negativo renombre, que no pudo conseguir nue- vos fondos, ni aun reorganizando la razon social, para terminar - el Canal.

A fin de salvar algo de lo invertido (aproximadamente - 400 millones de pesos oro), sus directores optaron por gestionar-

la cesión del privilegio y la obra a los Estados Unidos por la suma de \$ 109,141,500.00, representados por el inventario de la maquinaria y los trabajos de excavación. El gobierno de Estados Unidos, por recomendación de sus ingenieros componentes de la Comisión Istmica que autorizó el Congreso, no ofreció más de \$ 40,000,000.00

"A la vez que la Compañía Francesa se esforzaba por traspasar su concesión, Colombia acreditó en Washington como representante diplomático, primero al Dr. Carlos Martínez Silva, después al Dr. José Vicente Concha, y posteriormente al Dr. Tomás Herran, con el propósito de que el Gobierno americano desistiera de la ruta de Nicaragua". 4

La actuación del Ministro Martínez Silva en Washington se desarrolló con gran empeño e hizo cuanto le fue posible para lograr su objetivo, ya que la Comisión Istmica después de inclinarse en un principio por la ruta nicaragüense acabó por recomendar definitivamente la de Panamá, sobre todo después de que el Dr. Martínez Silva removió los obstáculos que aquella señaló para llegar a esa preferencia. Logrando lo anterior, una falsa interpretación de la política seguida por Martínez Silva ante el silencio de su Gobierno para mandar instrucciones durante más de seis meses le valió su destitución. Silencio explicable, pues por aquél entonces se encontraba Colombia en plena revolución, lo cual iba

4. Ernesto J. Castillero R. Historia de la comunicación interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional y panameña.
Panamá, Panamá. 1941. p. 100

a ser determinante para el futuro del Canal y del propio Panamá.

Una vez que se autorizó al Presidente de los Estados pa
ra comprar las obras del Canal a la Compañía Nueva, se procedió a
negociar un tratado con Colombia, pero las condiciones que desea-
ban imponerle difieren en mucho de las deseadas por ésta.

El nuevo Embajador colombiano en los Estados Unidos, --
Dr. José Vicente Concha, continuó la labor de su predecesor y lu-
chó porque las condiciones e intereses norteamericanas no fuesen
excesivas y menos aún que Colombia quedara en desigualdad. Mien-
tras sucedía lo anterior, la revolución se hizo más violenta. An-
te esa situación el Dr. Concha renunció varias veces a su Canci-
llería, que hizo caso omiso de la opinión de su embajador y conti-
nuó girando instrucciones expresas a fin de que siguiese la discu-
sión del tratado.

El Dr. Concha no sólo demostró repugnancia en continuar
las negociaciones, sino que el 28 de Octubre envió un oficio al -
Secretario de Estado, Mr. Hay, anunciando, al mismo tiempo que la
llegada de las instrucciones, su propósito de no cumplirlas como
protesta de la intervención que el almirante norteamericano Casey
había hecho en el Istmo con motivo de la revolución panameña.

Mr. Hay contestó que si Colombia demoraba un entendi-
miento para la construcción del Canal de Panamá, el gobierno de -
Estados Unidos se decidiría por la vía de Nicaragua.

Pese a todo y aún en contra de su propia repugnancia, -

el Dr. Concha siguió con el Secretario de Estado norteamericano - una lucha tremenda de estadista a estadista, en la cual ambos pro- curaron sacar la mayor ventaja posible para sus respectivos paí-- ses.

En esa forma se mantuvo el embajador colombiano al fren- te de su Legación, disgustado con la manera de actuar y pensar -- del propio gobierno, asediado por la prensa norteamericana que pe- dia con insistencia su retiro dada su actitud de protesta contra la intervención norteamericana en el Istmo, pero sobre todo por - su lucha sin descanso contra los intereses del Gobierno de los Es- tados Unidos representados en el Departamento de Estado. El Dr. Concha logró al fin ser retirado por su gobierno e hizo entrega - de la Legación el 28 de Noviembre, no sin antes dejar concluido - el Tratado del Canal, que con excepción de las sumas de indemniza- ción y de las anualidades, se hallaba completo. Se debe decir -- que el Tratado fue en su estructura obra suya, pero nunca quiso - vincular a él su nombre, y regreso a su país sin firmarlo.

Ausente el titular, el Secretario de la Legación Colom- biana, Dr. Tomás Herrán, quedó al frente como Encargado de Nego-- cios; éste, autorizado, continuó las negociaciones proponiéndose lograr la suma de diez millones al contado y seiscientos mil pe-- sos anuales como renta, amén de todas las ventajas posibles.

Aún cuando el Dr. Herrán hiciera todo lo posible por lo- grarlo, sólo obtuvo las siguientes proposiciones alternativas:

El pago inicial de siete millones y una anualidad de --

cien mil pesos empezando ésta diez años después o, si lo preferían, el pago inicial de diez millones y una anualidad de diez mil pesos desde igual término. La resistencia de Colombia para aceptar esos ofrecimientos impacientaron al presidente Roosevelt y a los demás Jefes de Estado; así por ejemplo el Senador por Illinois y presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, Mr. Sheby Mc Cullon, externó ser partidario de que "... si Colombia seguía presentando obstáculos a la pronta aprobación del Tratado, los Estados Unidos se entendiesen directamente con la Compañía Nueva del Canal, prescindiendo de Colombia, y expropiarse la zona necesaria para hacer el Canal, alegando en justificación de ello utilidad pública universal dejando para más tarde el avalúo de la compensación que corresponde a Colombia". 5

El día 30 de Diciembre de 1902. la Legación Colombiana recibió un apremio del Sr. Hay en el sentido de que se decidiera la situación, y el 3 de Enero del año siguiente, le fue estipulada la proposición de que conviniese en que cuando hubiere sido concluido el canal, si las circunstancias parecieren justificar un aumento de la anualidad antes mencionada, los dos gobiernos, por mutua iniciativa, pueden discutir el punto por medio de una negociación diplomática.

El Gobierno de Colombia dio inmediatamente instrucciones al embajador Herrán de que trabajara para obtener mejores ventajas pecuniarias y por que se redujera el tiempo en que se empe-

5. Ernesto J. Castellero R. La causa inmediata de la emancipación de Panamá. Panamá, Panamá. 1933. p.78

zara a percibir la renta; pero le hacia la salvedad de que, 'de no ser posible lo anterior y de que debido a un retraso se perdiera todo, entónces no dudara en firmarlo.

Poco después, la Legación Colombiana recibió un ultimatum en el cual a la suma de cien mil pesos que se había fijado como pago anual, se aumentaba a doscientos cincuenta mil pesos.

El embajador colombiano, ante el dilema de autorizar un convenio que a su criterio no correspondia a las concesiones de su país, o bien, desistir de tan anhelado ideal de poseer la más importante vía comercial y fuente de progreso para su patria, se vió presionado de tal manera por el Departamento de Estado Norteamericano, como por las órdenes de Bogotá, que ese mismo día, 2 de Enero de 1903 firmó el Tratado conocido con el nombre de Hay-Herran.

En una forma Breve, pero detallada señalaré los puntos más importantes de dicho Tratado:

- I. Concesión a Estados Unidos para la explotación -- del Canal, por períodos renovables de 100 años.
- II. Zona de 10 Km., o sea un ancho aproximado de seis millas, para uso de Estados Unidos.
- III. Se otorga a Estados Unidos, sin estar incluidos - en la zona el uso y la ocupación de las estratégicas islas de Naos, Perico, Flamenco y Culebra.
- IV. Expropiación de tierras y de propiedades para el Canal, sin limitación en lo que respecta al ava--

lúo, de acuerdo con las reglas generales de la -- ley colombiana para su aplicación.

- V. Jurisdicción sanitaria y de policía en la zona, - pero ejercida por una comisión entre ambos países.
- VI. Jurisdicción judicial en la zona del Canal ejerci da por tribunales mixtos colombo-americanos.
- VII. Acueducto gratuito después de 50 años, sin otra - condición que el pago de una renta razonable de - agua durante ese período.
- VIII. Concesión de aguas fuera de la zona pero dentro - del límite de 15 millas del Canal.
- IX. Los derechos y privilegios concedidos no afectaban la soberanía nacional de Colombia.

El gobierno colombiano convocó sesiones extraordinarias del Congreso con objeto de someter el Tratado Hay-Herran a su --- aprobación. La mayoría del Senado se mostró hostil a su aceptación y fué secundado por una gran parte de los Departamentos colombia- nos, con excepción de los de Cauca, Bolivar y Panamá, Departamen- tos inmediatos a la parte del Canal, que enviaron al Congreso bo- gotano manifestaciones favorables al pacto.

Como resultado de las discusiones, se propusieron algu- nas modificaciones al tratado, señalaré las más importantes:

a.- Las compañías del canal y del ferrocarril debían - solicitar, previa autorización de Colombia, traspasar sus dere--- chos a los Estados Unidos y devolverse los baldíos, quedando por tanto las ciudades de Panamá y Colón excluidas de la zona.

b.- Colombia otorgará a los Estados Unidos solamente el derecho de servidumbre de la zona y parte del territorio adyacente sin traspaso de dominio. La garantía del tratado de 1846 quedará reconocido para todo el Istmo.

c.- Colombia no renuncia al derecho de usar las aguas de rios, lagos, lagunas y otras corrientes naturales o artificiales destinadas a alimentar el canal para usos que no sean de la navegación ni estorben el funcionamiento del canal, y los Estados Unidos precisarán los elementos naturales de propiedad que pueden tomar para la obra.

d.- Se suprime la aplicación de leyes americanas en territorio colombiano, y los reglamentos de policía y sanidad deben ser acordados por el Gobierno de Colombia.

e.- Se fijará un término de caducidad, pasado el cual, si la obra no se ejecuta, vuelven a Colombia todos los derechos y propiedades de la empresa.

f.- En cláusula adicional se fijará el tribunal que debe decidir acerca de las diferencias que sobre el cumplimiento del Tratado se susciten entre las partes contratantes.

Los Estados Unidos dieron contestación a las modificaciones negándose en forma absoluta a aceptar ni una de cuantas se hicieron.

D) El Tratado Hay-Bunau-Varilla. (1903)

Las dos observaciones principales que el Senado Colombiano objetó para no aceptar el Tratado Hay-Herrán fueron:

Primero, que era inconstitucional, y Segundo, la de que comprometía gravemente la soberanía de Colombia en el Istmo de Panamá. Con esa base llegó a la determinación de votar la no aceptación del Tratado.

La noticia del rechazo de este tratado causó en Estados Unidos una gran sorpresa. La prensa asumió un tono agresivo para Colombia, que se calmó un poco al saberse que se reanudaban las negociaciones.

Un efecto no menos desastroso produjo esa noticia entre cierto número de prominentes panameños que consideraban el canal como asunto de vida o muerte para el Istmo. El temor de que Estados Unidos no realizara esa obra para dicho territorio, aumentaba con la amenaza consignada en la Ley Spooner de proceder a la apertura de la vía por Nicaragua, en caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio con Colombia.

"La opinión que prevalecía en Panamá era decididamente partidaria del Tratado, y amenazas más o menos veladas de separar al Istmo de Colombia en caso de rechazo, se oían con frecuencia. Muy claros pronósticos se hicieron por parte de los diplomáticos colombianos en Washington, Martínez Silva y Concha que, de no llegarse a un acuerdo con los Estados Unidos en este asunto, se pro-

duciría, con el apoyo disimulado de éstos un movimiento separatista de Panamá. El pueblo colombiano presentía el peligro de esta desmembración y la expresión de "se pierde el Istmo" se repetía - por doquiera". 6

Colombia por su parte, pensaba confiada que los Estados Unidos ocupados entonces en un activo debate electoral, carecían de tiempo o de interés para pensar en los asuntos ístmicos. Entre tanto, el grupo de panameños inconformes, en compañía de algunos especuladores extranjeros, principiaron a fraguar planes para la secesión. El primer esfuerzo fue cerciorarse si podían contar con la ayuda del gobierno norteamericano.

Fué así como, Gabriel Duque, propietario de un diario panameño, presentado por un ex-ministro norteamericano en Bogotá, tuvo una larga conferencia con el Secretario de Estado Mr. Hay.

De hecho, trataba Duque de obtener el apoyo de los Estados Unidos para una revolución separatista en Panamá y el reconocimiento de la nueva república, bajo la condición de conceder a éstos el ansiado derecho para el canal.

Si bien, Mr. Hay manifestó que no daría apoyo alguno a semejante movimiento, Duque sospecho que su proposición no había sido del todo desagradable al Secretario de Estado.

El Dr. Herrán, al dar cuenta a Bogotá de esta conferen-

6. Alvaro Rebolledo. Reseña histórico-política de la comunicación interoceánica.

San Francisco, California. 1930. p.206

cia. señaló con gran previsión el peligro de que los conspiradores se apoderasen de Panamá y Colón y que, con el pretexto de mantener el libre tránsito, el gobierno americano impidiera a las tropas colombianas la recuperación de estas ciudades apoyando así indirectamente el movimiento de rebelión.

"Ahora bien, con la promesa del respaldo absoluto de la flota americana al separarse del Istmo, Bunau Varilla, que en -- aquél entonces se hallaba en Norteamérica para el arreglo de un -- empréstito, llegó a la conclusión de que no había necesidad de -- los seis barcos de guerra que fueron encargados, y giró a París, cien mil dólares de sus fondos personales para los gastos que pudieran presentarse en el Istmo en los primeros momentos, suma que le devolvería el Dr. Amador cuando se proclamase la independencia. A cambio de eso pidió, además ser nombrado ministro plenipotenciario de la nueva república. Para colaborar con la causa panameña, escribió la Constitución Nacional, tomando como modelo la de Cuba, que entonces se acababa de expedir; inventó un modelo de bandera panameña; redactó el acta de independencia; y los planes de las operaciones militares. Con todo eso, el Dr. Amador regresó a Panamá, debiendo llegar a ese Departamento el 27 de Octubre. Por su parte Bunau Varilla le marcó plazo hasta el 3 de Noviembre para proclamar la separación del Istmo". 7

Mientras tanto, los Estados Unidos en cuanto Amador --

7. Alvaro Rebolledo. Reseña histórico-política de la comunicación interoceánica.
San Francisco, California. 1930. p.152

abandonó Nueva York, ordenaron tener listos los acorazados en las proximidades del Istmo, preocupados, según ellos, de las comunicaciones de prensa que habían infundido la sospecha de que ahí estllaría una revolución.

Ya en pleno movimiento de independencia uno de los cañoneros colombianos, el "Bogotá", a las órdenes del General Jorge - Martínez, bombardeó a la ciudad de Panamá y a toda máquina embistió sobre el "Padilla", que con la bandera de los separatistas se fué a esconder entre los mercantes surtos en la bahía. A su vez, el General Martínez recibió una protesta firmada por todos los - cónsules de Panamá y una comunicación del Gobierno de Washington, pidiéndole se abstuviera de repetir sus ataques, los cuales ha-- bían ocasionado la muerte de un lavandero chino.

La prudencia aconsejó que Colombia no defendiera su derecho por medio de las armas, pues ello implicaba aceptar el reto de una lucha desigual en la que hubiera padecido mayor humilla-- ción. Sin embargo, pienso que más gloria le hubiera dado el de-- rramar su sangre en una causa justa.

Liberales y conservadores dieron apoyo a la idea de independencia, y el 3 de Noviembre de 1903, a las 6 de la tarde, -- surgió la república de Panamá.

Mundialmente, no hubo la sorpresa que pudiera creerse, por la sencilla razón de que todo eso era lo esperado, pero a pesar de que todo el mundo esperaba lo anterior, todo ello fué igno-- rado por los altos funcionarios del Gobierno de Bogotá.

Ahora bien, la Junta ejecutiva del Gobierno Provisional
mediante el nombramiento de Ministros de Estado y correspondiente a
hacer gobierno la pesada labor de hacer las bases de la nueva orga-
nización nacional del país, su cuya tarea tocan sus impuestos.
Uno de los problemas difíciles que tuvo que solucionar con el del
Tratado del Canal, sus de una forma adecuada y adecuada para
para los intereses patrios, recibió el orden de representación de
plomático de Panamá en Washington, Felipe Rojas Riquelme, quien se
no dice Erasmo F. Casallero "es un representante de la Junta
para la ciudadanía panameña".

La Junta aprobó el tratado sin consultar la opinión pú-
blica. Una vez independiente Panamá, suerto una serie de errores
zas debido sobre todo a la inexperience de sus diplomatas. Una
prueba de ello, es el nombramiento del Embajador Felipe Rojas Ri-
rilla como su representante en Washington y como responsable de
la firma del fatídico documento.

"Posteriormente, la Junta de Gobierno Provisional cometió la
imprudencia de confiar a un representante no preparado la importante
tal misión diplomática que se tenía que cumplir en Washington. En
vez el nombramiento de Felipe Riquelme, que al no cumplir con su
misión. En virtud de lo cual, el Sr. Riquelme fue sustituido por
donde se que el tratado se firmó en Washington por la Junta de
la Comisión panameña a Washington."

6. Alfonso Robledo, Embajador Provisional de Panamá en Washington
durante la independencia
San Francisco de Asís, 1902. p. 133

Así, el domingo 15 de Noviembre, Mr. Hay envió a Bunau Varilla, anexado a un mensaje, un proyecto del tratado para el canal basado en el de Hay-Herrán. El francés lo modificó a su gusto y redactó dos proyectos que a su vez remitió al Secretario de Estado al día siguiente, con la aclaración de que estaba dispuesto a firmar el que escogiera Mr. Hay.

El criterio que Bunau Varilla siguió en la elaboración de los proyectos fué: primero que se hacia necesario que el tratado llenara las exigencias del Senado Norteamericano, a tal grado que éste no encontraba el más ligero defecto en que basarse para negar su ratificación; y segundo, que las únicas cosas que valia la pena defender en un convenio entre ambas naciones eran:

- a). El principio de neutralidad del canal.
- b). La rigurosa igualdad y perfecta justicia en el trato a todas las banderas, bien fueran norteamericanas o no,
- c). Una indemnización para Panamá de igual monto a la que se diera a Colombia; y
- d). La protección a Panamá.

Bunau Varilla pensó que Panamá todavía se veía beneficiada con dicho tratado, por lo que según sus propias palabras, - "... en via de compensación decidí extender ampliamente la porción de soberanía que se le atribuía a los Estados Unidos en la Zona del Canal por el Tratado Hay-Herrán. Así pues, para evitar en el Senado cualquier posible debate, decidí dar una concesión -

de soberanía en block. La fórmula que me pareció mejor fué otorgar a los Estados Unidos en la Zona del Canal todos los derechos, poderes y autoridad, los cuales ejercerán y poseerán los Estados Unidos como si fueran soberanos del territorio; con la entera exclusión del ejercicio por la República de Panamá de dichos derechos soberanos, poderes y autoridad". 9

Cuando la declaración panameña llegó a la capital norteamericana Bunau Varilla la recibió con la noticia de que la República de Panamá estaba desde ese día bajo la protección de los Estados Unidos, pues el tratado acababa de ser firmado.

Es increíble que los dirigentes panameños ratificaran dicho tratado pues ni siquiera lo habían leído, pues éste se hallaba camino a Panamá, y enviaron un cablegrama a Panamá en el que aprobaban el tratado, que salía éste para Panamá y que inmediatamente tenía que ser ratificado por la Junta de Gobierno de Panamá, la cual accedió definitivamente a las intrigas de Washington y el día 26 de Noviembre sin conocer el texto del tratado envió a su ministro en Estados Unidos un mensaje en el cual se indicaba que el tratado sería ratificado en cuanto llegara a Panamá el documento que lo contuviere.

La Junta de Gobierno de Panamá dictó el decreto de ratificación al día siguiente de la llegada del tratado. Lo más notable es que los integrantes de la Junta Revolucionaria sólo tenían

9. Philippe Bunau Varilla. Panama, the creation, destruction -- and resurrection. New York. New York. 1920. p.368-369.

ante sí un ejemplar del Tratado del Canal en idioma inglés, el -- que no copiaron ni leyeron debido a la imposibilidad física de -- traducirlo en tiempo tan perentorio.

Se procedió a aprobarlo con gran premura, y tres días -- más tarde de la llegada del tratado, se hizo formal entrega al -- Cónsul de los Estados Unidos, Mr. H.G. Hudger, de la caja que con -- tenia el texto en inglés, que los miembros de la Junta habían re -- cibido; o sea que no quedó ningún original en Panamá, pues los -- dos originales (ambos en inglés) permanecieron en Washington has -- ta 1932 en que el Dr. Alfaro rescató uno y lo envió a Panamá.

Creo conveniente hacer un breve resumen del contenido -- del Tratado Hay-Bunau Varilla, mencionando lo más importante de -- éste:

- I. concesión a perpetuidad,
- II. se cede una zona de 100 millas de ancho,
- III. se cede como parte de la zona y a perpetuidad, el uso, con -- trol, y ocupación de las islas de Naos, Perico, Flamenco y -- Culebra,
- IV. expropiación de tierras y de propiedades para el canal, va -- luadas con base en el año de 1903,
- V. jurisdicción sanitaria ejercida exclusivamente por los Es -- tados Unidos,
- VI. jurisdicción policiaca y judicial, ejercida exclusivamente -- por los Estados Unidos,
- VII. acueducto otorgado al cabo de 50 años mediante el pago, en -- ese período, de su costo, más un 2% de interés., y.

VIII. concesión ilimitada de tierras y aguas auxiliares dentro de la jurisdicción de la República.

De la lectura de lo anterior, se deduce que se ataca directamente por medio de los derechos y privilegios concedidos a Estados Unidos, los cuales limitaban la soberanía de la República de Panamá.

Con posterioridad a la celebración y ratificación del mencionado Tratado surgieron varias y frecuentes dificultades, tales como la que se refiere a la soberanía de la zona del Canal, después los Estados Unidos actuaban en todos sentidos en forma soberana de la zona, "la República de Panamá dijo que los Estados Unidos no poseían la soberanía del territorio de la zona del Canal, y afirmaba que el artículo III del Tratado al expresar que los Estados Unidos ejercerán los derechos, poder y autoridad como si fueran soberanos del territorio de la Zona del Canal, pregona que los Estados Unidos no son soberanos de ese territorio". 10

Por su parte, los Estados Unidos se valían del citado artículo III para sentirse soberanos de la Zona del Canal, entonces cabe aquí hacer una pequeña reflexión: Quién es el soberano? la respuesta es a simple vista obvia, lo será el pueblo que tenía la soberanía antes de celebrarse el Tratado, o sea la República de Panamá.

De la lectura del Artículo II del Tratado que dice: --

10. Daniel Antokoletz. Tratado de Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1951. p.204.

"Panamá concede a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de una zona de tierra para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del canal". 11, se deduce que la "soberanía" de los Estados Unidos es limitada y solo puede ejercer jurisdicción en dicha Zona en cuanto sea necesario para los fines - indicados.

Para dar término a las continuas dificultades, se celebró el día 28 de Julio de 1926 un Tratado que derogó el Artículo XV y reformó el Artículo VI del Tratado de 18 de Noviembre de 1903, a fin de que las exportaciones se hagan mediante ajustes -- por una Comisión Mixta y, en su caso por dirimente. Panamá cedió a perpetuidad a Estados Unidos el uso, ocupación y control de una parte de la isla de Manzanillo. De este Tratado surgen varias - obligaciones para Panamá, una de las cuales era la de construir - algunos caminos de empalme con carreteras (las cuales Estados Unidos se obligó a construir), ambas partes se reconocen el libre -- uso de este medio de comunicación.

"El Artículo VI de este Tratado dispone que los Estados Unidos convienen en que los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas serán libres en todo tiempo, compromiso semejante asume Panamá en las ciudades de Panamá y Colón y sus bahías adyacentes. Panamá tendrá completa soberanía en el territorio ocupado por las concesiones en la República de Panamá, para la protección del Canal y dirección de los movimientos del ejército y armada de los -

11. Daniel Antokoletz. Tratado de Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1951. p .205

Estados Unidos.

"En el Artículo XI se estipula que la República de Panamá conviene en cooperar por todos los medios posibles con los Estados Unidos en la protección y defensa del Canal. En consecuencia, la República de Panamá se considerará en estado de guerra en caso de cualquier conflicto armado en que los Estados Unidos sean beligerantes, y con el fin de hacer más efectiva la defensa del Canal, si ello fuera necesario en concepto del gobierno de los Estados Unidos, les traspasará a estos, durante el período de las hostilidades o mientras haya amenaza de ellas, en todo el territorio de la República de Panamá, el funcionamiento y control de las comunicaciones radiográficas e inalámbricas, naves aéreas, centro de aviación y navegación aérea. Las autoridades civiles y militares de la República de Panamá dictarán y pondrán en vigor todas las órdenes y decretos que se requieran para el mantenimiento del orden público y para la seguridad y defensa del territorio de la República de Panamá, durante las hostilidades o haya amenaza de ellas, y los Estados Unidos tendrán la dirección y control de todas las operaciones militares en cualquier parte del Territorio de la República de Panamá. Para la eficaz protección del Canal, la República de Panamá conviene también en que, en tiempo de paz las fuerzas armadas de los Estados Unidos tendrán libre tránsito en toda la República para ejecutar maniobras y otros fines militares, a condición sin embargo, de que se dé aviso oportuno al Go-

bierno de la República de Panamá cada vez que hayan de entrar tropas armadas en su territorio. Es entendido que lo estipulado en materia de notificación no es aplicable a las naves del ejército o de la marina de los Estados Unidos". 12

E) Tratado Arias-Roosevelt. (1936)

Si se compara el Tratado de 1926 con el Tratado de 1903, se llega a la conclusión de que el nuevo contenía mayores restricciones a la soberanía que el primitivo, porque además de establecer varias servidumbres a favor de los Estados Unidos, estipulaba una alianza defensiva entre ambos países, o mejor dicho, un protectorado norteamericano no solo sobre la Zona del Canal, sino sobre la República de Panamá misma.

Así se explica la resistencia que halló en la Legislatura de Panamá. Entonces se negoció un nuevo Tratado, que se firmó el 2 de Marzo de 1936.

Hacia el año de 1932 las relaciones de Panamá y Estados Unidos habían mejorado bastante, a tal grado que el Presidente -- Harmodio Arias resolvió hacer una visita a Washington con objeto de ver al Presidente Franklin D. Roosevelt y abordar personalmente la discusión de asuntos de interés común a ambos países.

12. Daniel Antokoletz. Tratado de Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1951. p.208

En julio de 1934 el Presidente Roosevelt hizo a su vez una visita a Panamá y después de ella se trazaron los planes para la redacción de un nuevo Tratado. El día 2 de Marzo de 1936 quedaron listos para la firma del nuevo Tratado y varios acuerdos.

Este Tratado deroga la protección de la independencia de Panamá, que figuraba en el Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, arregla la cuestión de las nuevas cesiones de tierras necesarias para la explotación del Canal, que motivó protestas en el pasado; restringe las operaciones comerciales de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y otras actividades comerciales en la Zona del Canal; deroga el derecho de los Estados Unidos de mantener el orden en las ciudades de Panamá y Colón y sus adyacencias; fija el pago anual a Panamá de la suma de 430 mil Balboas; establece una más directa comunicación entre las ciudades de Panamá y Colón.

En resumen, se puede decir que tres hechos destacaron en el nuevo Tratado de 1936:

a). La República de Panamá por la subrogación del Artículo I del Tratado de 1903, dejó de ser un Estado garantizado por los Estados Unidos. Lo anterior se desprende de la lectura del Artículo I del Tratado de 1936 que dice: "La República de Panamá deja de ser una nación garantizada por los Estados Unidos y declara que trata con esta potencia dentro de un espíritu de sincera amistad y en armonía con los comunes intereses derivados del

uso del Canal Interoceánico". 13

b). Siendo la República de Panamá un Estado indepen---
diente, los Estados Unidos no podrían intervenir en forma alguna
en los problemas internos y externos de ella, según señala el Ar-
tículo VI del Tratado que dice: "asimismo ha desaparecido la --
autorización que el gobierno de los Estados Unidos tenía (por el
tratado Hay-Bunau Varilla) para intervenir en la República de Pa-
namá para restablecer el orden público". 14

c). Se confirmó el concepto panameño de que el área de
la zona del Canal era territorio de la República de Panamá bajo -
la jurisdicción de los Estados Unidos, según se lee en el Artícu-
lo III del mencionado Tratado, el cual a la letra dice: "Se re-
conoce explícitamente que la Zona del Canal es un territorio de -
la República de Panamá bajo la jurisdicción de los Estados Uni---
dos". 15

Se puede concluir, que el nuevo Tratado resulta favora-
ble a la soberanía de la República de Panamá.

-
13. Ernesto Castellero Pimentel. Panamá y los Estados Unidos. -
Panamá. Panamá. 1953. p.283
14. Ernesto Castellero Pimentel. Panamá y los Estados Unidos. -
Panamá. Panamá. p.283.
15. Ernesto Castellero Pimentel. Panamá y los Estados Unidos. -
Panamá. Panamá. 1953. p.283

3. BREVE ANALISIS AL PROYECTO DE NUEVO TRATADO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y PANAMA.

A) El Conflicto de 1964. Antecedentes.

Para atender los sucesos de los primeros días de Enero - de 1964, es necesario hacer referencia a los acontecimientos ocurridos durante los días 3 y 4 de Noviembre de 1959, pues ambos in cidentes guardan gran similitud y fueron originados por idénticos motivos, los cuales han constituido y constituyen causas permanen tes de fricción entre los residentes de la Zona del Canal y el -- pueblo panameño. A continuación haré un breve relato de la forma en que empezaron los hechos: unas semanas antes de celebrar el - aniversario de la independencia panameña, distintos sectores de - la opinión pública manifestaron sus propósitos de dirigirse a la Zona del Canal el 3 de Noviembre en forma individual, con el fin de ondear ahí la bandera panameña como símbolo de soberanía.

En efecto, esa mañana se inició la marcha pacífica con pequeños grupos de ciudadanos. Las autoridades de la Zona pare-- cían estar dispuestas a permitir dicho tránsito, razón por la --- cual no se esperaban actos de vilencia, máxime que algunos paname ños lograron transitar pacíficamente por la zona portando la ban- dera panameña sin que ocurrieran disturbios.

Sin embargo, en forma inesperada cambió la actitud de - las autoridades de la Zona. Una contraorden dejó sin efecto las disposiciones del Mayor Darden y se impartieron instrucciones en

el sentido de no permitir que ningún ciudadano cruzara el límite. Ese súbito cambio de actitud provocó la resistencia de los panameños. La situación cobró mayor gravedad cuando un miembro de las fuerzas policiales norteamericanas arrebató la bandera nacional a un panameño. La conducta de las autoridades de la Zona enardeció los ánimos nacionales de los panameños quienes se exaltaron más aún cuando la policía de la Zona respondió a las manifestaciones de indignación del pueblo, empleando agua, bombas lacrimógenas y armas de fuego.

A ello se sumó la entrada de los destacamentos de fuerzas de los Estados Unidos haciendo un despliegue exagerado y por demás innecesario de su poderío militar, y se apostaron con bayoneta calada en actitud de impedir la entrada a la Zona del Canal. Sobrevino así la refriega en la cual resultaron heridos algunos panameños.

Todo culminó con una serie de actos llevados a cabo -- frente a la Embajada de los Estados Unidos, cuando un grupo de panameños arrió la bandera norteamericana. Debido a la intervención de la Guardia Nacional se logró restablecer ese mismo día el orden público en la ciudad capital.

Los sucesos de los primeros días de Noviembre de 1959 - demostraron al gobierno norteamericano que el enarbolamiento del emblema panameño en la Zona del Canal se había convertido en un -

espinoso problema que agravaba las tensas relaciones existentes - entre los dos países con motivo del Tratado de 1903, y encontrar una solución adecuada si se deseaba mantener un clima amistoso en tre ambos habitantes.

Fué en Septiembre de 1960 que el Presidente Eisenhower permitió que la bandera panameña fuera izada con la norteamericana en el Triángulo Shaler, y pocos años después, el 7 de Enero de 1963, se llegó a un acuerdo entre ambos gobiernos, por el cual la bandera panameña se izaría con la norteamericana en todos los lugares del Canal en donde ésta se enarbolara por las autoridades - civiles.

Sin embargo, ese acuerdo no satisfizo las aspiraciones panameñas pues en él no se contempló el enarbolamiento del pabellón nacional en las bases militares o en los barcos que cruzaban el Canal, o sea, que los norteamericanos se resistieron acatarlo. Fué precisamente esa resistencia de la policia y los residentes - de la Zona del Canal a cumplir el acuerdo, la causa inmediata que desató la agresión de los días, 9, 10 y 11 de Enero de 1964. Dehecho, los orígenes inmediatos de los sucesos ocurridos en el mes de Enero de 1964, no son otros que la actitud reacia para acatar las órdenes del gobernador de la Zona Canalera por parte de los - residentes de dicha zona y de los miembros del Cuerpo de Policia, cuando en los últimos días de Diciembre de 1963 ese funcionario - trató de dar cumplimiento al acuerdo concertado entre los gobier-

nos de Panamá y Estados Unidos un año antes, relativo enarbolar la bandera panameña a la Zona del Canal.

Por causas desconocidas, las autoridades de la Zona demoraron cerca de un año en dar pleno cumplimiento al acuerdo sobre banderas. Aún más, con el objeto de desplegar el menor número posible de banderas en la Zona del Canal se quitaron varias astas de los sitios donde tradicionalmente se izaba el emblema norteamericano.

Posteriormente, en los primeros días de 1964 el gobernador de la Zona ordenó quitar las astas que estaban frente a las escuelas públicas y otros lugares. A pesar de ser una orden, ésta no se cumplió por los encargados de llevarla a cabo, el ejemplo cundió, y estudiantes de varios colegios de la Zona del Canal, colegios para hijos y nietos de norteamericanos, se negaron a obedecer las instrucciones del Gobernador e hicieron guardias permanentes junto a las astas situadas frente a los planteles de enseñanza e impidieron que las banderas norteamericanas fueran arriadas por las autoridades. Poco después, el gobernador, ante tales circunstancias, decidió abandonar la Zona del Canal a pesar de tener pleno conocimiento del estado de insubordinación de los policías y de los habitantes de la Zona así como del descontento de los panameños.

El día 9 de enero de 1964 un grupo de estudiantes pana-

meños, previo permiso de las autoridades de la Escuela de Balboa, se propuso izar su bandera como un acto pacífico de reafirmación de la soberanía de Panamá en la Zona del Canal.

Antes de dirigirse a dicho plantel, tomaron la precaución de informar al Dr. Arturo Morgan Morales, jefe de la sección de Relaciones con los Estados Unidos, del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la manifestación pacífica que iba a llevarse a cabo. Así, en forma tranquila y ordenada penetraron a la Zona del Canal donde al bajar las escalinatas del edificio de la Administración de la Zona del Canal fueron detenidos por un piquete de policia.

Tras una larga charla entre los estudiantes y el jefe de la policia, éste permitió que un grupo de 6 estudiantes, dando les plenas garantías de protección, izaran la bandera y cantaran el himno nacional panameño. Los jovenes panameños se dirigieron al asta situada frente a la Escuela de Balboa sosteniendo la bandera desplegada, pero al llegar fueron recibidos con visibles muestras de hostilidad por parte de los estudiantes de la Zona y de sus padres.

Al intentar los 6 panameños cantar el himno fueron abuchados por los zoneitas quienes posteriormente procedieron a agredirlos físicamente. La policia, lejos de protegerlos como lo había prometido su jefe, se unió a los atacantes hasta sacarlos por

la fuerza del área donde se encontraba el asta. Los estudiantes panameños fueron obligados a retirarse a la ciudad de Panamá.

Al llegar estos a la ciudad capital, se formaron espontáneamente grupos de ciudadanos, que sin portar armas, trataron de introducirse a la Zona del Canal con el objeto de izar banderas panameñas en esa faja del territorio nacional.

Esos grupos fueron de inmediato rechazados por el fuego combinado de las fuerzas de policía, y los civiles de la Zona. Los grupos de ciudadanos trataron inútilmente de introducirse en la Zona viéndose obligados a replegarse a jurisdicción panameña. Las tropas norteamericanas en más de una ocasión cruzaron la jurisdicción panameña continuando el fuego sobre la población.

Los disturbios se extendieron a otras poblaciones, tales como ciudad Colón, donde se repitió lo anterior, tanto por parte de los panameños como de los norteamericanos.

B) Consecuencias.

Estas no se hicieron esperar y tras la indignación surgió la ruptura de relaciones iniciada por Panamá.

Panamá contó con la opinión pública mundial, máxime desde que el Presidente de la República de Panamá, Roberto F. Chiari exigió desde el primer momento, con el pleno respaldo de su pue--

blo, que para reanudar las relaciones diplomáticas con Washington, se hacia necesaria la categórica promesa de las autoridades norteamericanas de estar dispuestas a iniciar negociaciones en vistas a un nuevo Tratado.

Panamá encontró la válvula de escape al viejo problema de anhelar la eliminación de la cláusula "a perpetuidad" que figuraba en el Tratado de 1903 y que debería ser borrada por injusta, absurda e inadmisibles a la luz del Derecho Internacional. De ahí que para conseguirlo, se exigiera la elaboración de un nuevo Tratado.

La República de Panamá quería un nuevo Tratado que estuviera más conforme a la época en que vivimos e inspirado en el Derecho Internacional moderno.

Posteriormente, la Comisión Interamericana de Paz expidió un comunicado redactado en castellano, el cual decía que las partes habían convenido que 30 días después de restablecidas las relaciones diplomáticas, iniciarán negociaciones formales por medio de representantes autorizados que tendrán poder suficiente para negociar sin limitaciones, todas las cuestiones de cualquier naturaleza existentes o que afecten las relaciones de Panamá y los Estados Unidos.

El comunicado fue aceptado por Panamá, pero los Estados Unidos que también lo aceptaron sin reserva, cambiaron un término,

es decir donde se habla de negociaciones, los Estados Unidos hablan de discusiones, cosa muy distinta pues el término negociar - tiene igual sentido en los dos idiomas.

Finalmente, puedo decir que la eliminación de la cláusula "a perpetuidad", el reconocimiento pleno de la soberanía panameña en la Zona del Canal; y un aumento justo y razonable en la anualidad que los Estados Unidos vienen abonando por la vía interoceánica, son los principales puntos que Panamá trata de lograr por medio de un nuevo Tratado, puesto que las relaciones de otra índole, como el enarbolamiento de la bandera panameña, el uso de estampillas nacionales y la igualdad de empleos y salarios, pueden considerarse como derivados de los anteriores.

Por otra parte la opinión norteamericana, que a raíz de la ruptura de relaciones entre ambos países fue haciéndose menos injusta, se expresa de la siguiente forma: que Panamá y Estados Unidos deberían convenir en que un nuevo Tratado completamente nuevo, en reemplazo de todos los existentes, sería negociado de buena fé y dentro de un plazo de 25 años por consentimiento mutuo para la construcción de un nuevo canal. Es decir, que los puntos principales (según la opinión norteamericana) a ser negociados serían las condiciones bajo las cuales se habría de construir y operar un nuevo canal, y que una vez construido, cuando los contratos actuales sean subrogados, y Panamá asuma el control del mis-

mo, Estados Unidos podría donar las casas, escuelas, hospitales etc.

Nota: Las fechas y datos mencionados en los Antecedentes Históricos, El Tratado Clayton-Bulwer, El Tratado Hay-Pauncefote; fueron tomados de los libros de Ernesto J. Castillero R., Historia de la comunicación interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional panameña y, la causa inmediata de la emancipación de Panamá.

C A P I T U L O I V

CANAL DE KIEL

1. ANTECEDENTES HISTORICOS

El Canal de Kiel fue construido por Alemania en el año de 1896 para facilitar el paso a sus navíos, principalmente de -- guerra, del Báltico al Mar del Norte y viceversa, "a través de -- Schleswig-Holstein, Alemania, desde la Bahía de Kiel al estuario del Elba. Tiene 98 Km. de largo, profundidad de 11 m. y anchura - de 103 m., en 1914 se le hicieron varias mejoras. Fue llamado Ca nal del Emperador Guillermo". 1

El Canal de Kiel, hasta 1919 formaba parte de las aguas interiores alemanas y el paso de embarcaciones extranjeras depen- día de la autorización alemana. Posteriormente Alemania autorizó la navegación internacional sujeta a una tasa de pasaje.

El Canal de Kiel que era una vía de comunicación nacio- nal, quedó transformado por el Tratado de Versalles de 1919 en --

1. Diccionario Enciclopédico U.T.E.H.A. México. 1964. p.705

una vía de comunicación internacional abierta a la navegación general. Dicho Tratado en sus artículos 380 a 386 declaró "la libre navegación de Kiel para los buques de guerra y de comercio de todas las naciones, mientras estén en paz con Alemania, salvo el deber de observar los reglamentos de la policía de navegación". 2

También el Tratado de Versalles, obligó a Alemania a no construir fortificaciones.

En 1936 la Alemania Hitlerista declaró unilateralmente que no se consideraba vinculada en forma alguna por los artículos mencionados y dictó las regulaciones que habían de normar la utilización del Canal, reconociéndose en ellas el derecho de paso a los barcos mercantes de todos los países. En 1936-1939 Alemania sometió el paso de buques de guerra a un permiso especial exigible en cada caso por separado.

El régimen jurídico del Canal de Kiel no ha sido definido por ningún acuerdo entre los Estados interesados después de la Segunda Guerra Mundial.

2. REGIMEN JURIDICO

A) El Tratado de Versalles de 1919.

El Gobierno Británico y el Francés consideran que el Canal de Kiel ha llegado a ser una vía marítima internacional bajo-

2. Dr. Daniel Antokoletz. Tratado de Derecho Internacional Público. Buenos Aires. 1951. p.210

los términos del Tratado de Versalles y que continuará teniendo -
tal carácter.

Los Artículos 380 al 386 del Tratado de Versalles, so--
bre los que se trata, establecen lo siguiente:

"Artículo 380: El Canal de Kiel y sus proximidades se
mantendrán libres y abiertos a los barcos de comercio y guerra de
todas las naciones en paz con Alemania, en términos de entera ---
igualdad.

"Artículo 381: Los nacionales, propiedades y barcos de
todas las potencias tendrán, por lo que respecta a cuotas, facili
dades, y en todo lo demás serán tratados sobre una base de igual-
dad perfecta en el uso del canal, sin distinciones de ninguna es-
pecie en detrimento de los nacionales, propiedades y barcos de --
ninguna potencia entre ellos los nacionales, propiedades y barcos
de Alemania o de la nación más favorecida.

"Artículo 382: Solo serán impuestas cuotas sobre los -
barcos que usen el canal o sus proximidades que sean necesarias -
para cubrir, en forma equitativa, el costo de mantenimiento en --
condiciones de navegación, o en mejoras del Canal o sus proximida
des, o para sufragar gastos que se hagan en interés de la navega-
ción. La tarifa de dichas cuotas será calculada sobre la base de
dichos gastos y será fijada en los puertos.

"Artículo 383: Los artículos en tránsito podrán ser --

puestos bajo control o custodia de los agentes aduanales; la carga y descarga de artículos y el embarque y desembarque de pasajeros deberá tener lugar exclusivamente en los puertos especificados por Alemania.

"Artículo 384: Ningún cargo que no haya sido establecido en el presente Tratado será hecho a lo largo del Canal de Kiel y en sus proximidades.

"Artículo 385: Alemania deberá tomar las medidas adecuadas para remover cualquier obstáculo o peligro para la navegación y asegurar el mantenimiento en buenas condiciones, de la navegación.

"Alemania no deberá realizar trabajos de tal naturaleza que impidan la navegación en el Canal o en sus proximidades.

"Artículo 386: En caso de violación de cualquiera de las condiciones establecidas en los artículos 380 al 386, o en disputas en la interpretación de estos artículos, cualquier potencia interesada podrá solicitar la intervención de la Liga de las Naciones, cuya jurisdicción se instituye para este propósito.

"Para evitar el planteamiento de problemas de menor importancia a la Liga de las Naciones, Alemania establecerá una autoridad local en Kiel, con atribuciones para intervenir en los problemas en primera instancia y satisfacer hasta donde sea posi-

ble las quejas que puedan ser presentadas a través de los representantes consulares de las potencias interesadas". 3

Para entender el carácter neutral y liberal otorgado -- por el Tratado de Versalles al Canal de Kiel, creo necesario hacer referencia al problema suscitado por el buque inglés "Wimbledon" al cuál le fué prohibido por Alemania el paso a través del citado Canal de Kiel por transportar contrabando bélico.

B) El Caso Wimbledon.

Nunca se ha discutido que la neutralidad de Estados Unidos antes de su participación en la guerra, fué en ningún modo -- comprometida por el hecho de que el Canal de Panamá fué usado por beligerantes o barcos mercantes neutrales con contrabando de guerra. Los precedentes producidos por los Canales de Suez y Panamá invalidan en adelante el argumento de que la neutralidad Alemana podría ser puesta necesariamente en peligro si sus autoridades -- permitían el paso del Wimbledon a través del Canal de Kiel, porque dicho buque estaba cargado de contrabando de guerra consignado a un estado envuelto en el conflicto armado. Además eso era -- simplemente ilustraciones de la opinión general según la cual --- cuando un canal artificial conecta dos mares abiertos está perma-

3. Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law.
Washington. 1964. p.1256

nementemente dedicado al uso de el mundo entero, dicho canal se asemeja a los estrechos naturales en el sentido de que el paso de be ligerantes no compromete la neutralidad de la soberanía del Estado bajo cuya jurisdicción descansan las aguas en cuestión.

La siguiente cuestión a ser considerada es si Alemania tenía razón a invocar sus derechos y obligaciones como una potencia neutral, como fundamento a su negativa de permitir al Wimbledon entrar al Canal de Kiel en despecho de los términos categóricos del artículo 380 del Tratado de Versalles.

La prohibición de exportar contenida en las Reglas de Neutralidad Alemana no podrían ser aplicadas al pasaje a través del Canal, de artículos enumerados, cuando dichos artículos fueran despachados por un país extranjero y consignada a otro país extranjero.

No se asemeja la palabra "tránsito" referida al Canal de Kiel, no debe referirse unicamente al territorio alemán sobre el cual las estipulaciones del Artículo 380 no son aplicables. En ningún caso la orden de neutralidad, usada por un Estado, no podrá prevalecer sobre las provisiones del Tratado de Paz.

Desde el momento en que el Artículo 380 del Tratado de Versalles establece que el Canal de Kiel debe mantenerse libre y abierto a los barcos de comercio y de guerra de todas las naciones en paz con Alemania, es imposible sostener que los términos -

de este artículo excluyen entre los intereses de protección de la neutralidad alemana, el transporte de contrabando de guerra.

El Gobierno Alemán se enfrentó al incidente del Wimbledon clamando algún derecho para cerrar el Canal a los barcos de guerra de las naciones beligerantes en paz con Alemania.

"Por el contrario, en la carta del Presidente de la Delegación Alemana al Presidente de la Conferencia de Embajadores, de fecha 20 de abril de 1921, en ella expresamente establece que el Gobierno Alemán clama la aplicación de sus ordenes de neutralidad solamente a buques de comercio y no a buques de guerra". 4

La Corte no es llamada a dar una opinión sobre los efectos legales de dicha afirmación; pero sí, como parece serlo, contiene, con relación al tránsito de barcos con armamento bélico a través del Canal de Kiel, una interpretación exacta del Tratado de Versalles seguiría a foriori que el tránsito de barcos neutrales llevando contrabando de guerra está autorizado por el Artículo 380, y no puede imputarse a Alemania como una falla en el cumplimiento de sus deberes como neutral. Si, como hasta entonces, el Wimbledon, haciendo uso del permiso garantizado por el Artículo 380, había pasado por el Canal de Kiel, la neutralidad alemana se habría conservado intacta e irreprochable. De acuerdo con lo

4. John Basset Moore, L.L.D. A Digest of International Law. Washington. 1906. p.262

anterior, hasta entonces, aparece claramente establecido que Alemania no únicamente, como consecuencia de su neutralidad, no incurrió en la obligación de prohibir el paso de Wimbledon a través del Canal de Kiel, sino al contrario, lo debió haber permitido. - Aún más, bajo el Artículo 380 del Tratado de Versalles, era su deber definitivo permitirlo. No pudo haber aumentado sus medidas de neutralidad en contra de las obligaciones que había aceptado bajo este Artículo.

En tiempo de guerra como en tiempo de paz el Canal de Kiel debió haber sido abierto al Wimbledon, justamente como cualquier barco de cualquier nación en paz con Alemania.

C A P I T U L O V
EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

1. ANTECEDENTES HISTORICOS

Las referencias históricas revelan que desde hace varios siglos ha prevalecido un gran interés en crear una ruta marítima a través del Istmo de Tehuantepec, manteniéndose así latente el gran proyecto de unir o comunicar los dos más grandes océanos, el Pacífico y el Atlántico, aprovechando su proximidad ístmica en nuestro territorio.

La circunstancia determinante del interés en Tehuantepec, ha sido sin duda, el privilegio geográfico de su situación puesto que es el istmo más septentrional del Continente Americano.

A la expedición de Vasco de Nuñez de Balboa que descubrió el Mar del Sur (Océano Pacífico) al lograr cruzar la región ístmica de Panamá en 1513, siguieron otras cuyo propósito fué encontrar un paso fácil que pudiera permitir la navegación entre los dos mares.

Se tienen referencias acerca de que Hernán Cortés, acariciaba la idea de encontrar un paso natural entre los dos mares. Cuando confió las expediciones ostensibles a las costas, a Pedro de Alvarado y a Cristobal de Olid, creyó que habrían de encontrarse, a no ser de que fuesen separados por el estrecho.

Pero las expediciones de esa época no le dieron vida a la idea de que existía un estrecho. "Cortés recibió entonces permiso del Emperador Carlos V, para abrir un camino real que partiera de "Guazacoalco" (hoy Ciudad y Puerto de Coatzacoalcos) hacia el Mar del Sur". 1

Los monarcas españoles obviamente tenían interés en que se contruyera un paso interoceánico artificial, parece que así -- fué como en 1610 se hizo el primer levantamiento topográfico sobre el Río Coatzacoalcos pasando a la vertiente del Pacífico.

Paulatinamente se va perdiendo el interés por unir los océanos, y así hasta 1774 se revive el proyecto al descubrirse en San Juan de Ulúa unos cañones fabricados en Manila. Se aseguraba que tales piezas de artillería habían sido transportadas por tierra, quizá a través del Istmo de Tehuantepec.

"El Virrey Bucareli comisionó a Agustín Cramer, gobernador de San Juan de Ulúa y a su ayudante Miguel Corral, para que -

1. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1967.

practicasen mediciones en el istmo, desde la desembocadura del --
 Río Coatzacoalcos hasta las costas del Pacífico. Todavía predomi-
 naba la creencia de que existía alguna comunicación fluvial o la-
 custre sin interrupción de costa a costa; pero la expedición de -
 Cramer destruyó tal hipótesis. Sin embargo, el mismo Cramer indi-
 có que tan solo un tajo de 29 Km. bastaría para conectar dos co--
 rrientes navegables de ambas vertientes. Al finalizar el Siglo -
 XVIII se estableció un sistema de comunicación interoceánica mix-
 ta, que consistía en llevar mercancías por agua remontando el ---
 Coatzacoalcos hasta la altura en que el Río Sarabia se le une, lu-
 gar que se llamó "Embarcadero de la Cruz", de allí se guía el --
 tránsito sobre un camino rudimentario que salvaba los "siete mal-
 pasos" o rápidos del Coatzacoalcos". 2

Las idas y venidas; concesiones y cancelaciones; pro-
 yectos, proyectos rectificadas, proyectos rechazados, proyectos -
 suspendidos de la comunicación interoceánica mexicana en la lati-
 tud de Tehuantepec, merecen metodizarse cronológicamente para te-
 ner una visión histórica breve de su panorama entre 1821 y 1870: -
 entre la promulgación de la independencia y el porfirismo:

"1824 El Gobierno de México envía una expedición para estudiar el
 istmo. La comanda el coronel Juan de Orbegoza, quien sugie

2. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
 México, D.F. 1967.

re la construcción de un camino o un ferrocarril.

"1824 El Gobierno del Estado de Veracruz patrocina los trabajos - de exploración del Istmo de un grupo que comanda Tadeo Or-- tiz, quien recomienda la construcción de una carretera.

"1842 (10. de marzo). Santa Anna otorga a José Garay una conce-- sión para abrir una comunicación entre los dos océanos, com-- binando un canal con tramos de ferrocarril. Gaetano Moro, ingeniero de origen italiano, realiza los estudios prelimi-- nares, en los que se alude a la construcción de 161 esclu-- sas con un costo de construcción de 17 millones de pesos, - cifra regateable que puede reducirse a 12 millones. Santa Anna ordena a las autoridades de Veracruz y Oaxaca que pon-- gan a disposición de Moro los terrenos necesarios.

"1842 (6 de octubre). Santa Anna ordena que se envíen 300 presi-- diarios condenados a trabajos forzados -mano de obra alta-- mente disponible en la época- para ejecutar las obras pro-- puestas por Moro.

"1842 (28 de diciembre). Santa Anna amplía en un año el lapso -- autorizado para la excavación del canal.

"1845 Santa Anna sale del país en una de sus muchas retiradas po-- líticas. Aún no se inician las obras de Moro.

"1846 (5 de noviembre). Decreto de Mariano Salas, sucesor de San-- ta Anna: concede a Garay nueva prórroga hasta noviembre de

1848.

"1847 Garay traspasa su concesión a dos ciudadanos ingleses radicados en México: Manning y Mc Kintosh.

"1847 Aún antes de que los gobiernos de México y de los Estados Unidos concluyan las negociaciones del Tratado de Guadalupe Hidalgo con el que México pierde inmenso territorio, el Presidente Polk envía a Nicholas Trist con la misión de ofrecer la duplicación de la "compensación" que México recibiría en dinero por la mutilación de su territorio... a cambio de que los Estados Unidos tuviesen los derechos exclusivos de tránsito por la vía de comunicación que se construyese en el Istmo de Tehuantepec. Los delegados mexicanos rechazan la proposición.

"1849 The Tehuantepec Railway Company, de Nueva Orleáns, adquiere el privilegio de tránsito en la ruta. Sus directivos, Peter A. y Louis Eugene Hargous, hermanos, arman dos expediciones exploradoras: la primera que visita la zona del Pacífico. Comandante: Pierre E. Transtour; la segunda examina la ruta terrestre, dirigida por John Gross Barnard. Apenas han tenido tiempo de localizar una línea de ferrocarril -los estudios del canal estan en proceso- cuando, por razones en las que quizá ronda el soborno de funcionarios...

"1851 (22 de mayo) ... el gobierno declara prorrogada la conce---

sión de Garay (1842) y...

- "1851 (3 de junio) ... el gobierno invita atentamente a los técnicos de The Tehuantepec Railway Company a abandonar el país.
- "1852 El Gobierno de Mariano Arista (14 de mayo) expide un decreto, revolucionario para su época, que tiende a reservar, -- por lo menos en parte, para manos mexicanas la construcción de la ruta interoceánica.
- "1852 El Gobierno vende en 600 mil dólares la concesión para construir una vía ístmica de ferrocarril al inglés Falconnet. Por discrepancias surgidas entre los accionistas de la sociedad Compañía Mixta formada por Falconnet, se interrumpen las obras.
- "1852 The Tehuantepec Railway Co. presenta un informe sobre las perspectivas que ofrece la construcción de un ferrocarril. Se otorga la concesión consabida. Se realizan algunos trabajos y levantamientos. Por falta de cumplimiento de los términos de la concesión se anula.
- "1857 Nueva concesión. Ahora a la Louisiana Tehuantepec Company. Nuevos estudios. Nuevos levantamientos.
- "1859 Reformas a esta concesión.
- "1860 Reformas a la reformada concesión.

"1870 (hasta 1875). Una expedición de la United States Survey, - al mando de Robert Wilson Shufeldt, desembarca en las costas del Golfo de México (11 de noviembre). Se le incorporan tres ingenieros mexicanos designados por el Gobierno: - Manuel Fernández, Agustín Barroso y Guillermo Segura, quienes realizan la localización de un canal interoceánico con longitud de 211 kilómetros, sin contar la porción del curso navegable del río Coatzacoalcos, que -recomendaban- debería aprovecharse en una longitud de cerca de 30 kilómetros a partir de su desembocadura. "Iniciando el canal a unos - 10 kilómetros río arriba de Minatitlán, continuaba paralelo al Río Coatzacoalcos. Allí con muchos y pronunciados médanos por los cerros de Cuapiloyo, Peñas Blancas y Tecolotepec, para después atravesar la afluyente, el río Chalchijapa, continuando con rumbo sensible norte-sur hasta el cerro del Convento, desde allí torcer hacia el oriente en Tarifa, para encumbrar en la loma alta del Cerro de la Cruz, proseguir por el cerro Zapata en dirección paralela al río Chicapa, luego atravesar la laguna superior, situada al sureste de Juchitán, y terminar en el Pacífico entre San Mateo del Mar y Santa María del Mar...". 3 Shufeldt, por su parte, - localiza la parte más alta del canal en Tarifa, calculando

3. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec. México. 1967. p.97.

una elevación de 754.4 pies sobre el nivel del mar, propone la construcción del canal de 144 millas desde la Isla de Tencamichapa, en el Coatzacoalcos, hasta Salina Cruz su plan comprende 70 esclusas. Por ser la ruta más cercana a las costas de Estados Unidos, asegura que Tehuantepec ofrece ventajas apreciables. Afirma: "... cada istmo crece en importancia mientras más cerca se encuentre de la influencia comercial y política norteamericana, y el valor intrínseco de cada obra eminentemente nacional quedará basado en relación inversa a la distancia de aquél centro ..." 4

"1870 (20 de diciembre). The Tehuantepec Railroad Company consigue del Gobierno mexicano una nueva concesión para construir un canal o un ferrocarril, o ambos idealmente. Su presidente, Simón Stevens, trata de obtener el apoyo de la Inter-oceanic Canal Commission para la construcción del canal afirma: "... ahí, más que en cualquier parte, el clima y las condiciones salubres eran insuperables... ahí se encontraría aprovisionamiento y maderas de mucho valor... sólo me queda demostrar que la construcción del canal se puede llevar a cabo sin grandes problemas de ingeniería, puesto que la topografía, en la mayor parte de la ruta, es indiscutiblemente favorable... el abastecimiento de agua es abundan-

4. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec. México. 1967. p.98

te, los puertos adecuados a las necesidades que requerirá - el tráfico...". 5

La historia de Díaz en su gigante aventura transístmica en Tehuantepec, y que funcionó antes de la apertura oficial del Canal de Panamá, se divide en dos partes: Antes de la contratación de la compañía inglesa de Pearson e Hijo y después de dicha contratación.

Antes de Pearson, Díaz forcejea tediosa, dolorosamente, con un sinnfín de proyectos, reforma de proyectos, concesiones incumplidas, prórrogas, dilaciones, experimentos, que nos recuerdan las condiciones santannistas del proyecto de comunicación interoceánica.

La actitud norteamericana era favorable para Díaz cuando, durante su primera administración en 1878, se otorgó a Edward Learned, de Nueva York, la primera concesión para construir el ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec. Ya desde 1871, el gobierno de los Estados Unidos tenía en su poder las recomendaciones de sus técnicos.

La primera concesión otorgada por Díaz a Edward Learned establece que los trabajos deberán realizarse en el término de tres años, obligándose el gobierno a conceder una subvención -

5. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec. México. 1967. p.98.

de \$ 7,500.00 por kilómetro construido. En los tres primeros -- años pactados se construyeron solamente 75 Kilómetros, razón por la cual se canceló la concesión y, después de que ambas partes se sujetaron al arbitraje, el Gobierno pagó al contratista - - - - \$ 127,000.00 plata mexicana y 1,500.00 dólares.

"nunca se supo hasta qué punto la lentitud de la construcción del ferrocarril fué la causa de la rescisión de la concesión Learned, pues las cantidades pagadas al contratista no corresponden a las que puede exigir un contratista negligente y a las que debe pagar un gobierno defraudado. Más bien parece que sobre la marcha Díaz descubrió un nuevo plan que respondía mejor a sus proyectos trasoceánicos: un ingeniero norteamericano, James Buchanan Eads, en 1880 presentó al ministro de fomento, General Carlos Pacheco, un plan para construir en el Istmo un ferrocarril de dimensiones colosales. Buchanan debió conocer a Fernando de Lesseps cuando éste, aureolado por la fama como constructor de canales interoceánicos, visitó los Estados Unidos en 1880 para promover el proyecto del canal de Panamá.

"Buchanan proponía a México un ferrocarril en Tehuantepec que superara al canal marítimo de Panamá; que en los muelles de los puertos del Golfo y del Pacífico recogiese los barcos completamente cargados, los transportara por tierra en un trayecto de 13 a 16 horas hasta el otro océano, listos para seguir navegando. Su costo se estimaba en 50 millones de dólares, y el proyec-

to incluía un sistema de doce vías. Antes de presentar el plan - al Gral. Díaz, Buchanan intento persuadir a Learned de que abando- nase sus proyectos iniciales y que adoptase los suyos. Learned - se negó. Buchanan habló con Don Porfirio. Fué entonces cuando - éste decidió advertir la lentitud de los trabajos del contratista y aún, a precio sensiblemente elevado, optar por eliminar a Lear- ned y preferir al imaginativo Buchanan.

"En 1881, pues, triunfa Buchanan: tiene en la bolsa la - concesión que establece que las obras deberán realizarse en un -- plazo no mayor de doce años. Pero mientras don Porfirio cree en él y le respalda y le estimula, los inversionistas norteamerica-- nos que inicialmente le confiaban empiezan a vacilar y, finalmen- te, le dejan solo.

"Don Porfirio, impaciente, establece una fórmula de ope- ración que puede ser uno de los más interesantes antecedentes de los actuales organismos descentralizados: afronta el problema, - habilita a Don Delfín Sánchez como contratista-funcionario públi- co, le confía la construcción del ferrocarril y le otorga un con- trato con cláusulas que, más que cómicas desde el punto de vista- comercial, son patéticas si se considera la impaciencia porfiris- ta y la limitación de recursos oficiales para emprenderla: "los pagos (a don Delfín Sánchez) se harán dependiendo de las condicio

nes económicas del Erario Federal". 6

"Naturalmente, fracasa la empresa. Sólo hay tiempo y dinero ("dependiendo de las condiciones económicas del Erario Federal") para tender pocos kilómetros de vía. A la cancelación del contrato (no concesión), don Delfín recibe 1 millón oro y - - - \$ 2,670,170.40 plata mexicana y la flaca experiencia de haber servido de conejillo de Indias para ensayar prematuramente y sin dinero, la viabilidad de que en México operasen empresas descentralizadas con participación estatal.

"Don Carlos Pacheco comparte el entusiasmo de don Porfirio por el sureste y por la comunicación trasoceánica. Matías Romero, hombre también del equipo de Díaz, debe haber influido en el ánimo receptivo de ambos en favor de esta promoción que beneficiaría a su patria chica. En 1882, Pacheco recorre el Istmo, inspecciona las obras ejecutadas y reúne elementos de juicio personales para recomendar o no a su Presidente la construcción del fe--rrocarril de Tehuantepec como empresa gubernamental. A Pacheco, hombre práctico, le atrae la idea de que sea el propio gobierno - él en pocas palabras- quien asuma la responsabilidad de la obra y, naturalmente, la gloria y el prestigio de su consumación. A su regreso de Tehuantepec platica con Díaz y tan persuasivamente presenta su proyecto, que don Porfirio no vacila, será ahora guber

6. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México. D.F. 1967. p.125

namental.

"Con el respaldo del presidente Díaz, Carlos Pacheco -- concerta en Berlín-Londres un empréstito de 27 millones de libras esterlinas destinados a terminar el ferrocarril. Simultáneamente, la empresa londinense de Edward McMuro recibe la invitación de ha cerse cargo de la obra, invitación que excluye las obras portua-- rias en ambos mares. Al poco tiempo McMuro fallece y, automática-- mente, se anula la concesión.

"Prosigue la peregrinación del Gral. Díaz en busca de -- ejecutores responsables. Del empréstito germano-inglés de 27 millones de libras esterlinas resta un saldo de 2 millones de pesos plata mexicana, saldo reducido pero lo suficientemente atractivo-- para que Chandos S. Stahhope, J.H. Hampson y L.Corthell, asocia-- dos, acepten el riesgo de proseguir la obra interrumpida. Y son-- estos intrépidos caballeros, inglés el primero, norteamericanos -- los segundos, quienes abren en 1894 el tráfico transístmico, pri-- mero en el continente, ferroviario en nuestro caso, a 21 años de -- distancia del marítimo del canal de Panamá (octubre de 1915)". 7

Merodea la penuria en el flamante ferrocarril: es redu cido su material rodante y provisionales sus puentes. Empero, el tráfico crece en intensidad con ritmo avasallador. "Para adqui-- rir equipo y construir puentes definitivos, el Gral. Díaz estable

7. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México, D.F. 1967. p.126

ce contrato con Samuel Hnos; de Nueva York y México, para obtener un financiamiento por valor de 1 millón de pesos oro y - - - \$ 2,670,170.00 plata. Cuando aprueba este empréstito, no le tiembla el pulso a don Porfirio, el tráfico estimado es tal que puede vaticinarse el mejor de los negocios para el ferrocarril y para la zona oaxaqueño-veracruzana que cruza la nueva vía de hierro.

" Samuel Hnos. son sagaces comerciantes. Al reforzar con sus dólares la fluidez del tránsito comercial ferroviario del Istmo, advierten que Coatzacoalcos y Salina Cruz han adquirido, de golpe, un extraordinario valor por lo estratégico de su comunicación marítima y por su ubicación en la más estrecha cintura geográfica de México. Deciden entonces inaugurar dos líneas de navegación; una, que operará en el litoral del Pacífico; y otra en el Atlántico". 8

La empresa fracasó, quizá porque aún el balbuciente ferrocarril no estaba en aptitud de servir convenientemente a un tráfico que si bien no era ciertamente intenso, sí era superior a las condiciones físicas de la vía; durmientes que no resistían las altas temperaturas del trópico, rieles de poco fierro que se gastaban rápidamente y curvas peligrosamente pronunciadas, etc.

"El 29 de julio de 1894 debe ser considerada fecha sig-

8. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México, D.F. 1967. p.12

nificativa para el ferrocarril mexicano, particularmente para el del Istmo de Tehuantepec; ese día, a la altura del kilómetro 158, cerca del puente de Tolosa, sobre el río Jumuapa, se encuentran - las cuadrillas que trabajan en el tendido definitivo de la vía en los dos puntos de ataque". 9

El Presidente Díaz había consumado su sueño tan largamente-acariciado; un camino de hierro unía a Occidente, a través del Coat-zacoalcos, con Oriente, en el punto geográfico oaxaqueño ubicado - donde los hombres de Cortés en una salina inhóspita, habían planta-do tres cruces para identificarlas y escriturarlas a nombre del Em-perador Español.

Empero resultaba casi inservible por la carencia de buenos puertos terminales en donde pudiera hacerse fluidamente y con facilidad el transbordo de mercancías; es entonces cuando en el escenario del México porfirista aparece un primer actor de la dramática internacional; Mr. Pearson.

"Once de noviembre de 1899; apresuradamente, sin discu-sión, el Poder Legislativo aprueba una iniciativa del ejecutivo; un contrato que el soberano gobierno de México ha celebrado 19 meses antes (2 de abril de 1898) con la casa S. Pearson&Sons, Ltd. para explotar el ferrocarril y habilitar y también explotar los - dos puertos. Don Porfirio ha encontrado a su hombre, Mr. Pearson,

9. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México, D.F. 1967. p.12

a quien le otorga la concesión durante 51 años". 10

Pearson con argumentos técnicos, insiste en que sea Salina Cruz y no otro, el puerto terminal en el Pacífico, rechazando las excelentes condiciones naturales de la Bahía la Ventosa, - situada a pocos kilómetros de Salina Cruz, y cuyas privilegiadas- condiciones náuticas habían sido aprobadas y comprobadas desde -- los tiempos de las expediciones de Cortés en busca del Mar del -- Sur.

Pearson persiste e insiste en su proposición, que al fin es aceptada, embarcando a Díaz en la ardua tarea de fabricar de - todo a todo un puerto artificial a pocos kilómetros de un excelente puerto natural, ignorándose que tras de todo ello está el in--moral propósito del ingeniero británico de imponer un "puerto" cuyas adversas condiciones exigen de continuo interminables y costos trabajos de mantenimiento y de dragado. Bahía la Ventosa no ofrece tales problemas.

Pearson al rechazar las fantásticas condiciones naturales de Bahía la Ventosa y decidirse por Salina Cruz, lo hizo con el propósito de encargarse del mantenimiento del puerto, demos---trando así una gran visión y capacidad productiva.

Toda la actuación de Pearson se significa por una acti-

10. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México, D.F. 1967.

vidad arrolladora y por un ímpetu que inspira a sus colaboradores. Se reconstruyen los puentes y se reacondicionan las vías. El acero substituye a la madera y los puertos se ven invadidos -- por un hormiguero de técnicos, trabajadores y equipo que transforma la fisonomía del paisaje. El viejo equipo es desechado. Concluidas las obras de rehabilitación del ferrocarril, éste se ---- transforma en el mejor del país, por su equipo, por su técnica de transporte y por la necesidad increíble --aún en nuestros días-- de su tráfico. En el negocio, Pearson obtiene el 25% de los beneficios. El gobierno de México, el 75%. En la construcción del -- ferrocarril y en el acondicionamiento de Coatzacoalcos y Salina -- Cruz como puertos terminales, don Porfirio Díaz invierte 120 millones de pesos. Se dice que en la época registró un tránsito de 60 trenes diarios, hubo barcos que llegaron a esperar, para el -- transbordo de la mercancía al ferrocarril, hasta 10 días por falta de muelles en los cuales atracar.

Dos fenómenos --uno interno, otro externo-- provocan el ocaso del alucinante desarrollo económico del sistema de comunicación y comercio transocénico creado por Díaz:

el interno: La Revolución

el externo: La eliminación de Tehuantepec como posibilidad geográfica norteamericana para la apertura de un canal marítimo y en consecuencia la opción en favor de Panamá, al imperar --

finalmente el criterio de los técnicos que dictaminan -y convienen al gobierno norteamericano- que de acuerdo con las condiciones normales y el costo estimado (en Tehuantepec) supera por mucho la ruta en Nicaragua.

"Opera entonces el fino olfato de Pearson. Acaba de -- ver como el idolatrado Dictador ha sido derribado de su pedestal político por el huracán de la Revolución Maderista. Soborna al -- ministro Nieto con 5 millones de pesos para que le rescinda el -- contrato de arriendo antes de tiempo y lo indemnice con 17 millones de pesos, y tranquilamente regresa a Londres." 11

2. PROYECTO DE PETROLEOS MEXICANOS PARA LA CONSTRUCCION DE UN CANAL INTEROCEANICO EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.

"La anchura del Istmo medida a lo largo del F.C. de -- Puerto México a Salina Cruz, es de 303 Km., por la carretera trassística 304.3 Kms. Pero en línea recta, casi de norte a sur, -- desde el Golfo de México al Pacífico, la distancia es de 214 Kms. y si se considera como costa la orilla septentrional de la Laguna Superior, la distancia se reduce a 194 Kms. El parteagua queda -- mucho más cerca del Pacífico que del Golfo, a sólo 31 Kms. de la Laguna Superior, mientras que la distancia del parteaguas hacia --

11. Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec.
México, D.F. 1967.

el Golfo pasa de 160 Kms". 12

La frase "canal de Tehuantepec", es suficientemente descriptiva pero no del todo adecuada. En efecto, después de la --- construcción del canal de Suez, que es un verdadero canal a nivel del mar, la técnica para la construcción de grandes vías de navegación ha evolucionado. Al cruzar por el canal de Panamá de un océano a otro, no se navega por tajos o canales, sino por distancias reducidas. Dos terceras partes del tránsito se hace en lagos; en el de Gatun de grandes proporciones en el pequeños lago de Miraflores. El nivel del agua en el lago de Gatun es de unos 25 mts. y los barcos suben a esa altura por medio de tres esclusas. Se desciende después al nivel del otro mar mediante otras tres esclusas.

En el caso del canal de Tehuantepec, la mejor manera de facilitar la comunicación interoceánica a las embarcaciones, es construyendo una cadena de lagos, de los que la mitad quedaría en la cuenca del Golfo y la otra mitad en la cuenca del Pacífico. Se unirían los lagos por medio de un canal, o sea por un profundo tajo en la zona del parteaguas, o bien por medio de un túnel de gran sección. Recuérdese que durante la Colonia, cuando se supo que unos cañones que habían sido enviados desde Manila a la Nueva España, cruzaron por el Istmo de Tehuantepec hasta el Golfo de Mé

12. Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1962.

xico, para explicar la hazaña, algunos suponían la existencia de lagos en la parte alta del Istmo, lagos que habrían facilitado el transporte de los cañones en ambarcaciones o balsas. Esos lagos nunca han existido, pero es relativamente fácil formarlos artificialmente.

"Una sola presa al sur de Hidalgotitlán, sobre el bajo-río Coatzacoalcos, provista de dos esclusas, volvería navegable a la corriente hasta su confluencia con el Malatengo, frente a la estación de Sarabia. Esta estación queda a 175 Kms. del Golfo medidos por el F.F. Transístmico. El Istmo, considerado como un obstáculo, quedaría con esa sola obra reducido a menos de la mitad. Si los recursos del país fuesen muy abundantes, sería recomendable que las embarcaciones no pasasen de un nivel de 50 mts. sobre el mar, pero no siendo ese el caso, parece mejor la construcción de una o dos presas más en cada vertiente. Esas obras reducirían la distancia por vencer a no más de unos 30 kms; o sea la parte más alta del Istmo, entre las estaciones de Matías Romero y la Mata. Para transponer ese obstáculo aparecen a primera vista dos métodos principales:

"Un profundo tajo sería tal vez la solución más adecuada, pero su costo es elevado. Si el fondo del tajo quedase en la costa 165 m. el movimiento de tierra y roca sería de unos 65 a 70 millones de mts. cúbicos, si se proyecta el fondo del tajo en la

cota 125 m. el movimiento de tierra para esa sola parte de la --- obra sería de 200 a 210 millones de metros cúbicos. En el primer caso se requerirían cuatro presas en cada una de las 2 vertientes o sea un total de 8 presas. En el segundo caso bastarían 2 o 3 presas en cada vertiente, pero la diferencia en costo, de los dos tajos considerados, muy probablemente resultará superior al importe de dos presas adicionales, de tal manera que el importe total sería inferior en el caso de un nivel máximo para el piso del canal de 150 o 165 mts. sobre el nivel del mar. Solamente que en esta alternativa el costo de la operación sería mayor y el tránsito de los barcos más dilatado.

"Se menciona la posibilidad del empleo de la energía nuclear, pero de ninguna manera se depende de esa nueva fuerza para la construcción de las obras. Es decir, no se sabe que pueda emplearse y ni siquiera se considera probable, pero las escasas probabilidades ofrecen una perspectiva tan atrayente que está justificada una consulta a los expertos en esa línea". 13

De lo dicho anteriormente se desprende claramente que los costos de las obras no pueden precisarse desde ahora. El antepresupuesto que presento a continuación está preparado con criterio conservador, mencionando las obras cuya practicabilidad es enteramente segura. Se considera para el nivel máximo del agua -

13. Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1962. *

en el canal la cota de 130 m.

	Millones de pesos
"6 presas cada una con dos esclusas	1,600
Corte o tajo profundo en el parte-aguas con volúmen de 150 a 165 millones de metros cúbicos	2,200
Dragados y acondicionamientos de un puerto al norte de la Laguna Superior	1,100
Instalaciones, obras accesorias y diversos	<u>1,200</u>
T o t a l:	6,100". 14

Se sobreentiende que se trata de pesos con su actual poder adquisitivo. Expresando en otra forma, la magnitud de la obra puede decirse que se estima que significa el trabajo de 100 a 125 mil hombres-años.

Lo anterior quiere decir que 20,000 hombres, auxiliados con equipo adecuado, podrán construir la obra en unos 5 o 6 años. Naturalmente que la fuerza del trabajo fluctuaría mucho, posiblemente desde 5,000 hasta cerca de 50,000 trabajadores.

"Si fuese practicable un túnel de gran sección o se encontraran métodos de construcción superiores a los ya conocidos, el costo de las obras podría reducirse en más de 1,000 millones-

de pesos y se lograría además abatir el nivel máximo del canal.

"Los ingenieros americanos hablaban de costos para el canal de Tehuantepec desde 2,000 hasta más de 10,000 millones de dólares.

"Lo que en esencia ocurre es que ellos están pensando en otra clase de canal. De mayores proporciones y sobre todo de tipo militar. De la misma manera que un castillo cuesta más que una casa, un canal preparado para fines militares es varias veces más caro que otro que se diseñe para usos comerciales, o sea un canal para fines militares y comerciales, resulta 19 veces más caro que si las obras son exclusivamente para fines comerciales. Si además de lo anterior se toma en cuenta que ellos han pensado en un canal de 18.3 m. de profundidad y de gran anchura, mientras que aquí se proyecta un canal en el que la profundidad del agua sea de 10 m. y la anchura de la plantilla de 50 m. Se comprenderá que las diferencias en costos pueden ser del orden de 25 a 1". 15

A) Ventajas.

Se han considerado los canales interoceánicos como obras grandiosas que ejercen influencia sobre la economía regional y mundial. Los mexicanos tendríamos motivos para enorgulle-

15. Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1962

cernos si se llevara a la práctica el gran proyecto de Tehuantepec.

Pero el canal de Tehuantepec no debe construirse por vanidad, ni por alardes de grandeza; tampoco debe llevarse a la práctica si sólo beneficia a grupos reducidos de hombres adinerados.

El proyecto además de ser un buen negocio para quienes inviertan en las obras, estas favorecerán a grandes masas de habitantes; a cientos de miles de personas; en verdad a millón y cuarto o tal vez hasta dos millones de compatriotas que verán duplicarse sus ingresos y podrán salir así de la miseria en que se debaten. El canal ayudará en forma importante y permanente al pueblo de México. Además el canal de Tehuantepec derramará ventajas y facilidades a todo el comercio mundial y especialmente al de los Puertos del Golfo de México.

Entre las ventajas que proporcionaría el canal se encuentran las entradas, estas ventajas, podrían ser (valga la comparación) semejantes a las obtenidas por Egipto procedentes del Canal de Suez, pues, según Nasser, los ingresos obtenidos por Egipto procedentes del Canal de Suez fueron de 5 millones de dólares anuales mientras la empresa perteneció a particulares, después de la expropiación los ingresos para su Egipto llegan a 121 millones de dólares por año, o sea, esto que ha pasado en Egipto

se puede tomar como una indicación de lo que ocurriría en México.

Si extraños construyen el Canal de Tehuantepec, México-recibirá menos de 2 millones anuales como recibe Panamá o tal vez hasta 5 millones como sucedía con Egipto, pero si esta magna labor es realizada por nuestro Gobierno, sus ingresos serán muchas veces mayores.

La empresa del canal de Panamá no deja utilidades por disposición especial de una ley. La Constitución americana prohíbe cobrar cuotas en las vías artificiales de navegación. En el caso de Panamá se debatió largamente si se fijarían tarifas o no. El resultado final de los debates fué la decisión de cobrar las tarifas indispensables para cubrir los gastos. Esas tarifas se fijaron desde 1903 y no se han modificado.

Del análisis que se presenta en seguida se desprende -- que el canal de Panamá produce más de 500 millones de dólares al año. De la operación del canal se derivan directamente utilidades, ahorros, ventajas e ingresos que pasan de 400 millones de dólares anuales.

"En el canal de Panamá, un barco con tonelaje medio (de unas 6,000 toneladas) paga por tarifas de 4,000 a 4,500 dólares en cada tránsito, pero su ahorro puede llegar a ser hasta de 50,000 dólares en cada viaje, puesto que su recorrido se reduce en 7,000 millas y ahorra 20 días entre los puertos terminales.

El Gobierno Americano podría si quisiera, cobrar 3 o 4 veces más de lo que actualmente recauda por concepto de cuotas.

"Si se considera que el ahorro medio por barco sea de -- 25,000 dólares, resultaría un ahorro total para los 10,000 barcos que transitan por Panamá cada año de 250 millones de dólares". 16

Además de lo anterior y esto es lo que se considera más importante, el Canal de Panamá ha duplicado el ingreso medio per cápita para cada uno de los habitantes de la República de Panamá. Un folleto de las Naciones Unidas sobre los problemas económicos de la América Latina coloca a la República de Panamá en cuarto lugar, entre las 20 naciones latino-americanas. Después de Venezuela, Argentina y Uruguay viene Panamá con un producto bruto per cápita de 345 dólares. Esta suma es superior a la de los otros 16 países entre los que se cuentan algunos con gran riqueza potencial como Cuba, Brasil, Chile, Colombia, México, etc. ¿A que se debe ese extraordinario ingreso de la población de Panamá superior en 50% al de México y exactamente dos veces mayor que el ingreso medio de las otras Repúblicas centroamericanas?. Todos sabemos la respuesta; es la operación del canal de Panamá la causa fundamental. Se dice por allá que Panamá vive de y para el canal.

"En la zona misma del canal viven 52,000 personas, casi

16. Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1962

todos americanos, con un nivel de vida semejante al de los Estados Unidos. Si se suprimiera el canal, el ingreso para un millón cien mil personas, sería semejante al promedio del de los países de América Central aproximadamente 180 dólares anuales. Se ha calculado este ingreso excedente en 274 millones de dólares anuales, que agregados a los 250 asignados como ahorro al comercio mundial, dan un gran total de 524 millones de dólares por año.

"De la población total de la República de Panamá se considera que una tercera parte vive directamente de sueldos o compras de la zona del canal y otra proporción importante de la fuerza de trabajo subsiste del turismo, o sea de pasajeros del canal". 17

Se puede esperar en Tehuantepec, al cabo de algún tiempo ingresos y ventajas similares a las que se derivan del canal de Panamá. El Canal de Tehuantepec sería superior al de Panamá para el tráfico marítimo de todo el Hemisferio Norte, o sea aproximadamente, para un 85% del comercio mundial. El ahorro en distancia para los buques que van de Europa Occidental al Asia Oriental, o de la Costa Atlántica de los Estados Unidos a la costa del Pacífico del mismo país, es de poco más de 1,000 millas marinas. Para las travesías del Golfo de México a puertos del Pacífico Septentrional (quedando en esto incluidas las costas mexicanas) el -

17. Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1962.

ahorro se acerca, o pasa de 2,000 millas. En cuanto al tiempo la ventaja de Tehuantepec sobre Panamá es de dos y medio a tres días para los barcos del caso primeramente mencionado y de 5 a 6 días, tratándose de los que van del Golfo de México al Pacífico Septentrional.

B) Inconvenientes.

1). Se ha dicho que la construcción del canal podría traer para México dificultades internacionales.

Las relaciones de México con otros países son excelentes pero pudieran alterarse, o bien podría suceder que a pesar de los mutuos buenos propósitos, debido a esa falta de comprensión tan frecuente entre los individuos y las naciones no fuera posible llegar a los arreglos convenientes para poner en marcha el proyecto.

2). Tenemos recursos escasos y tanto el Gobierno como las empresas particulares y las descentralizadas continuamente tienen que seleccionar las inversiones necesarias y desechar aquellas que no son absolutamente indispensables. Pudiera el canal de Tehuantepec quedar clasificado entre estas últimas.

C O N C L U S I O N E S

- 1.- Los Canales Internacionales son vías marítimas de construcción humana, los cuales pueden ser clasificados en nacionales e internacionales.
- 2.- El Estado por cuyo territorio cruza un Canal Interoceánico - ve limitada su soberanía debido al Derecho Internacional, en virtud de que, como las mencionadas vías acuáticas prestan utilidad a una gran parte de las naciones, si no es que a to das, su control se deposita en un organismo internacional el cual establece el régimen legal que privará en los canales. Dicho Estado realiza hasta cierto grado su soberanía, como puede ser al mantener un equipo o sistema de vigilancia el cual podrá llevar a cabo actos y tomar medidas para mantener el orden, pero dichos actos y medidas no deben ser contrarios al régimen internacional establecido sobre dicho Canal.
- 3.- Durante el tiempo de vigencia de los respectivos Tratados celebrados con Egipto, con motivo del Canal de Suez, se llevó

ron a cabo limitaciones a la soberanía egipcia entre las --
cuales se encuentra la libertad de navegación en el Canal pa
ra todas las naciones y la prohibición de construir fortifi-
caciones en el mismo.

En la resolución de las Naciones Unidas, no se estable-
ce completamente la soberanía de Egipto, (pues si bién es cierto-
que se realizó la nacionalización del Canal) en la mencionada re-
solución se estipula todavía, como resabio de la Convención de -
1888 la libertad de navegación para todas las naciones, lo cual -
constituye una limitación a la soberanía de Egipto. A la vez, en
la citada resolución se hace notar algo que ya es un triunfo del
gobierno egipcio, el que se imponga la obligación de respetar la
soberanía egipcia y el mantener completamente desligado el Canal-
de la política de todos los países.

4.- Panamá encuentra limitada su soberanía debido a dos circuns-
tancias:

a) por la multicitada limitación que le impone el Derecho -
Internacional por ser un país por cuyo territorio cruza un -
Canal Interoceánico, y

b) debido, al estacionamiento de tropas estadounidenses a -
lo largo del Canal, ya que el área denominada Zona del Canal
se puede considerar como una prolongación del territorio nor
teamericano.

Mientras subsista la cláusula que otorga a perpetuidad el control y todo lo relativo al Canal de Panamá, no podrá el pueblo panameño ejercer su soberanía en la citada vía acuática.

- 5.- Con anterioridad al Tratado de Versalles el Canal de Kiel era considerado como una vía nacional alemana, y por lo tanto sometido a su soberanía, sin limitación internacional alguna, pero debido a dicho Tratado cambió su carácter de nacional a internacional, afectándose la soberanía alemana en dicha vía acuática, pues, contrajo obligaciones internacionales las cuales se pueden considerar limitaciones a su soberanía dentro del Canal.

Al prohibir el paso al buque inglés Wimbledon violó Alemania el Tratado de Versalles, pues éste le imponía la obligación de permitir el paso a los buques de cualquier nación en paz con Alemania. Si el Canal de Kiel no hubiese sido internacionalizado, Alemania podría haber negado el paso al Wimbledon sin ninguna disposición que le obligase lo contrario, pues dicha vía acuática se encontraría bajo su completa soberanía.

- 6.- No se debe llevar a cabo el proyecto de construir un canal interoceánico en el Istmo de Tehuantepec ya que son de mayor importancia las desventajas que ocasionaría que los pro-

vechos que se pudieran obtener. Los ingresos del país aumentarían sí, pero a cambio de ver limitada su soberanía y además, las relaciones existentes entre México y el resto del mundo, las cuales se pueden catalogar de excelentes, podrían sufrir alteraciones considerables, o sea que se repetiría el caso de Suez y Panamá.

Mientras subsista la cláusula que otorga a perpetuidad el control y todo lo relativo al Canal de Panamá, no podrá el pueblo panameño ejercer su soberanía en la citada vía acuática.

- 5.- Con anterioridad al Tratado de Versalles el Canal de Kiel era considerado como una vía nacional alemana, y por lo tanto sometido a su soberanía, sin limitación internacional alguna, pero debido a dicho Tratado cambió su carácter de nacional a internacional, afectándose la soberanía alemana en dicha vía acuática, pues, contrajo obligaciones internacionales las cuales se pueden considerar limitaciones a su soberanía dentro del Canal.

Al prohibir el paso al buque inglés Wimbledon violó Alemania el Tratado de Versalles, pues éste le imponía la obligación de permitir el paso a los buques de cualquier nación en paz con Alemania. Si el Canal de Kiel no hubiese sido internacionalizado, Alemania podría haber negado el paso al Wimbledon sin ninguna disposición que le obligase lo contrario, pues dicha vía acuática se encontraría bajo su completa soberanía.

- 6.- No se debe llevar a cabo el proyecto de construir un canal interoceánico en el Istmo de Tehuantepec ya que son de mayor importancia las desventajas que ocasionaría que los pro-

B I B L I O G R A F I A

Y.A. Korovin y Otros. Derecho Internacional Público.
México, D.F. 1963.

César Díaz Cisneros. Derecho Internacional Público.
Buenos Aires. 1955.

Miguel A. D'Estefano. Derecho Internacional Público.
La Habana. 1965.

Modesto Seara Vázquez. El Derecho Internacional Público.
México, D.F.

Diccionario Enciclopédico U.T.E.H.A. México, D.F. 1964.

Marjorie M. Whiteman. Digest of International Law.
Washington. 1964.

Gamal Abdel Nasser. Excélsior. 9 de Septiembre de 1962.

Gamal Abdel Nasser. Excélsior. 10 de Septiembre de 1962.

Ernesto J. Castellero. La causa inmediata de la emancipación de
Panamá. Panamá. 1933.

John Bassett Moore, L.L.D. A Digest of International Law.

Washington. 1906.

Antokoletz, Daniel. La doctrine de Monroe et l'Amerique Latine.

Washington. 1905.

Antokoletz, Daniel. Diplomatic History of the Panama Canal.

Washington. 1914.

Ernesto J. Castillero R. Historia de la comunicaci3n interoce3nica y de su influencia en la formaci3n y en el desarrollo de la entidad nacional panameña. Panamá. 1941.

Alvaro Rebolledo. Reseña hist3rico-política de la comunicaci3n interoceánica. San Francisco, California. 1930.

Philippe Bunau Varilla. Panamá, the creation, destruction and resurrection. New York. 1920.

Antokoletz, Daniel. Tratado de Derecho Internacional P3blico.

Buenos Aires. 1951.

Ernesto Castillero Pimentel. Panamá y los Estados Unidos.

Panamá. 1953.

Enrique Sodi Alvarez. Istmo de Tehuantepec. México, D.F. 1967.

Ing. José S. Noriega. Estudios. Istmo de Tehuantepec.

México, D.F. 1962.