terminología es redundante porque su significado surge del contexto del documento, desapareció aquélla de la versión contractual finalmente aprobada.

En torno a la sugestión de que el paso por el canal pueda negársele a un enemigo de los Estados Unidos, es conveniente recordar que una de las enmiendas sugeridas por el Senado establecía que ninguna de las reglas que se relaciona con la neutralización del canal "se aplicará a las medidas que los Estados Unidos conceptúen necesarias para asegurar con sus propias fuerzas la defensa del Canal y para el mantenimiento del orden público". (1) El Gobierno británico repudió esta estipulación y, en consecuencia, no aparece en el texto del Tratado que fue finalmente aceprado. Existe, por el contrario, una estipulación en términos imperativos que prohibe que "ningún derecho de guerra será ejercido ni ningún acto de hostilidad cometido" dentro del canal. Y la aplicación universal de esta prohibición es más adelante reforzada por la evidente intención de aplicársela a los propios Estados Unidos cuando sufre cierta mengua al ser formulada en los siguientes términos: "Los Estados Unidos, *sin embargo*, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos violatorios de ley". (2)

Pasemos ahora a otro Tratado que tiene que ver directamente con la posición del Canal de Panamá. Nos referimos a la Convención Hay-Bunau Varilla. Su propósito principal y las circunstancias en que se negoció han sido mencionados. Por lo tanto, sólo nos resta considerar

(1) Moore, *op. cit.*, Vol. III, págs. 210—211.

(2) El énfasis en esta frase lo encontramos fácilmente en las palabras "sin embargo" y por esa razón se han puesto en bastardilla.

las estipulaciones que tienen aplicación directa al punto que se discute.

En el Tratado Hay-Buneau Varilla de 1903, celebrado entre los Estados Unidos y la República de Panamá, se establece que el canal estará abierto a la navegación en los términos y de conformidad con las estipulaciones de la Convención Hay-Pauncefote. Pero el Tratado de 1903 no sólo alude a la posición que debe asumir el canal sino que va más lejos al señalar, en términos precisos, que "el Canal una vez construído, y sus entradas, serán neutrales a perpetuidad". (1) Y más adelante se refiere a la posición internacional de la vía marítima en los siguientes términos: "Para el mejor cumplimiento de las obligaciones de esta Convención y para la eficiente protección del Canal y el mantenimiento de su neutralidad, el Gobierno de la República de Panamá venderá o arrendará".... (2) Nada menos que una tergiversación del significado de las palabras sería negar que hubo el propósito de aplicar al canal algo de la naturaleza del *status* de neutralización. Y para robustecer más adelante el derecho del libre tránsito, se convino en que el Gobierno de la República de Panamá "tendrá el derecho a transportar por el Canal sus naves y sus tropas y elementos de guerra en esas naves en todo tiempo y sin pagar derechos de ninguna clase". (3)

Es evidente que los compromisos arriba mencionados reflejan la intención de los Estados Unidos, y guardan armonía con las estipulaciones del Tratado Hay-Pauncefote que se ha mencionado de manera expresa a este respecto (4). Por otra parte, los intereses nacionales de la

(1) Artículo XVIII.
(2) Artículo XXV.
(3) Artículo XIX.
(4) Artículo XVIII.

República de Panamá dependen tan vitalmente de esta cuestión, que la República necesariamente tiene que mostrarse aprensiva en lo referente a la posición final en que el canal pueda ser colocado. Es fácil advertir que habría sido ruinoso para Panamá la construcción del canal a través de su territorio sin que se le hubiera asegurado que la ruta gozaría de los privilegios de la neutralidad. Cómo habría podido escapar a los peligros de una gran guerra, en la que ella no fuese parte, si las hostilidades pudieran llevarse a cabo en el canal o en sus cercanías?

La verdad escueta es que cuando la República negoció la Convención referida fue en el entendimiento de que el canal estaría a salvo de hostilidades, aun en el caso de una guerra en que los Estados Unidos fueran parte. Porque "la tierra en que el canal se construye", de acuerdo con las palabras de un escritor americano, "fue concedida en fideicomiso a los Estados Unidos con un propósito definido y se mantiene para garantizar la ejecución de ese propósito". (1)

(1) Col. Peter C. Hains, *op. cit.*, y *loc. cit.*, pág. 375.

CAPITULO V

Comparación entre el status jurídico del Canal de Suez y el del Canal de Panamá. (1)

(1) Un interesante estudio sobre esta materia aparece en la obra de Woolsey titulada "Suez and Panama — A parallel", en *Annual Report of the American Historical Association*, 1902. Cp. También Bustamante, *op. cit.* y *loc. cit.*

El Canal de Suez ofrece el único precedente que existe en derecho internacional sobre la neutralización de vías marítimas artificiales. Por esa razón —y en virtud, además, de que el Tratado Hay-Pauncefote adopta la Convención de Constantinopla como patrón—, resulta aconsejable examinar las posiciones respectivas de ambos canales a objeto de cerciorarse de manera precisa sobre si existe una verdadra analogía entre ambos y, de ser el caso, para proceder a fortalecer las conclusiones logradas en este estudio como resultado del análisis de los principios generales y de las disposiciones que contiene el Tratado que rige el *status* del Canal de Panamá. No obstante, se verá sin mayor esfuerzo que no es absolutamente esencial para nuestro propósito destacar el paralelismo que pueda existir entre las posiciones del Canal de Suez y el de Panamá. Con todo, la investigación en torno a este punto ha de ser interesante y provechosa.

Pasemos en consecuencia a los puntos en que los dos canales ofrecen pronunciada similitud.

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

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

III.— Las dos naciones —a saber, Panamá y Egipto bajo cuyas soberanías se encuentran los canales carecían

de recursos financieros para la empresa y eran demasiado débiles para protegerla una vez terminada.

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

V.— De efectuarse una investigación sobre las respectivas historias de estas comunicaciones marítimas artificiales, quedarían al descubierto hechos de impresionante parecido. Encontraremos que los distintos esfuerzos hechos por ahorrar tiempo en la navegación no difieren en ninguno de los puntos esenciales. Del mismo modo, veremos que las dos naciones han sentido preocupación en lo referente al futuro de sus respectivos canales. Así, la Sublime Puerta (el Imperio Turco), en virtud de los decretos soberanos de Turquía de 1856 y 1866 y Nueva Granada por medio de sus leyes de 1866 y 1875, proclamaron la neutralidad perpetua de las respectivas zonas de tierra a través de las cuales se construirían los canales.

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

VII.— Los dos canales pueden convertirse en puntos estratégicos de gran valor. De un lado, el Canal de Suez es de vital importancia para la Gran Breraña como paso a través del cual puede mantener una segura y rápida comunicación con la India, Australia y todas sus posesiones en el Oriente. Del otro lado, el Canal de Panamá tiene un valor similar para los Estados Unidos toda vez que, por razón de su existencia, el viaje de sus costas del Pacífico a las del Atlántico y vice versa, se

reduciría considerablemente. Sin duda alguna otras potencias tienen intereses de la misma naturaleza tanto en Panamá como en Suez, pero el caso no es en modo alguno de valor tan trascendental como resulta para los Estados Unidos y Gran Bretaña, respectivamente.

VIII.— Otra marcada semejanza la constituye la importancia política que cada canal puede lograr. Los Estados Unidos, al tener en sus manos la llave del tránsito interoceánico, aseguraría cierta supremacía moral sobre las repúblicas de la América Latina, dando así alas a su política de hegemonía que no es otra cosa que una amplificación de la Doctrina Monroe. Es innegable que de igual suerte la Gran Bretaña tiene intereses similares en Suez.

IX.— En cada caso se han buscado gatantías y protección extranjeras y, como tesultado, se han suscrito convenciones que tienen como finalidad reglamentar el tránsito a través de dichos canales.

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

Existen otros puntos de semejanza y de diferencia en la posición de los dos canales que serán discutidos con más propiedad al analizar los tratados que fijan el *status* internacional de uno y otro.

Debe notarse de inmediato, sin embargo, que la obra del Canal de Panamá se adelanta como empresa nacional de un gran estado mientras que el Canal de Suez fue construído y es propiedad de una compañía integrada por accionistas quienes originalmente eran individuos particulares. En la actualidad la Gran Bretaña es la más

grande accionista y el único estado que tiene interés económico en la empresa. La posible influencia que este punto pueda tener en la posición de una ruta artificial de este tipo ya ha sido analizada. (1)

Otro punto que tal vez merece ser mencionado lo constituye el hecho de que la Convención internacional que establece la neutralización del Canal de Suez ha sido suscrita por las grandes potencias europeas, los Países Bajos, España y Turquía, mientras que el *status* del Canal de Panamá está regido por el Tratado Hay-Pauncefote suscrito por la Gran Bretaña y los Estados Unidos y por el Tratado Hay-Bunau-Varilla firmado por los Estados Unidos y la República de Panamá. Este hecho en sí plantea la cuestión de la efectividad o validez de la neutralización por virtud del número de estados que forman parte del acuerdo. Con anterioridad se examinó hasta qué punto esta circunstancia afecta la posición de la región que se trata neutralizar. (2)

En lo que se refiere al Canal de Suez, las Altas Partes Contratantes "convienen en no estorbar" el libre tránsito ni la seguridad del canal y en "respetar" sus obras, establecimientos y edificios. Pareciera, *prima facie*, que los países signatarios no están obligados a oponerse a cualquier intervención en el libre uso del canal. Pero, como el principio de igualdad en lo que concierne al libre uso del canal constituyó la base principal del Tratado, no puede dudarse que una o más de las partes de la Convención inmediatamente harían sentir su influencia si existiere peligro de una interrupción del tránsito. Así fue que, aún antes de subscribirse la Conven-

(1) Véase *supra*, págs. 132 et seq.

(2) Véase *supra*, págs. 118 *et seq.*

ción o sea durante la guerra Ruso-turca de 1877-1878, el Gobierno británico aprovehó la ocasión para declarar que cualquier intento de afectar el funcionamiento del canal o sus entradas será considerado "como una amenaza a la India y un grave daño para el comercio del mundo", y, lo que es más, "el Gobierno de Su Majestad está firmemente decidido a no permitir que el Canal se convierta en campo de combate o de operaciones bélicas". Como resultado de lo anterior, Rusia declaró que "el Gabinete Imperial no bloquearía, ni interrumpiría, ni amenazaría en modo alguno, la navegación del Canal de Suez". (1)

La Convención del Canal de Panamá dispone que "los Estados Unidos adoptan" ciertas normas como bases de la neutralización. El efecto de esta fraseología, sin embargo, ya ha sido discutido. (2)

Sería provechoso en este momento comparar las disposiciones de los dos tratados a fin de observar inmediatamente sus semejanzas y diferencias y así, después de colocar paralelamente las normas de uno y otro, agregar algunas explicaciones que puedan surgir del contexto de ambos.

TRATADO HAY-PAUNCEFOTE	*CONVENCION DE CONSTANTINOPLA*
"El Canal será libre y abierto a la navegación por buques mercantes y de guerra de todas las naciones que observen estas reglas, en condiciones de entera igualdad, de modo que no habrá distinción en perjuicio de ninguna nación ni de	"El Canal marítimo de Suez estará siempre abierto y será libre en tiempo de paz como en tiempo de guerra, para todos los navíos de comercio o de guerra, sin distinción de banderas. En consecuencia, las Altas Partes Contratantes con-

(1) Citado por Hains, *op. cit.* y *loc. cit.*, pág. 386.

(2) Véase, *supra*, pág. 149.

sus ciudadanos o súbditos por lo que respecta a condiciones o tarifas de tráfico ni de otra clase. Estas condiciones o tarifas serán justas y equitativas."

vienen en no estorbar en forma alguna el libre uso del canal, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz."

Como ya se ha señalado, en la Convención de Constantinopla aparecen las palabras "en tiempo de guerra como en tiempo de paz", cuando se habla del libre tránsito por el canal. Se ha argüido en forma apresurada por algunos autores que no existe disposición alguna en el Tratado Hay-Pauncefote que exprese categóricamente que el Canal de Panamá deberá permanecer abierto en caso de una guerra en que los Estados Unidos sean partes. A los que sostengan esta tesis debe contestarse que es evidente que muchas de las disposiciones del Tratado Hay-Pauncefote sólo pueden entrar en vigencia al presentarse un estado de guerra, y que por lo tanto se han formulado para ser aplicadas a los beligerantes. Además, el ordinal 6 del Artículo III del Tratado Hay-Pauncefote dispone que "El establecimiento, edificios, talleres y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y operación del Canal... *en tiempo de guerra, como en tiempo de paz*, gozarán completa inmunidad de ataque o daño por parte de beligerantes y de actos que pudieran dañar su utilidad como parte del Canal". (1) Ante la existencia de esta estipulación, es razonable pensar que el canal puede ser cerrado a los beligerantes si ellos se ajustan a las reglas de la Convención?

"Jamás será bloqueado el Canal, ni dentro de él se ejercerá ningún acto de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos,

"El canal no será jamás sometido al ejercicio del derecho de bloqueo. Permaneciendo el canal marítimo como pasaje libre en tiempo de guerra aún

(1) Artículo III, ordinal 6.

sin embargo, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley".

para los barcos de guerra de beligerantes... las Altas Partes Cantratantes convienen en que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruír la libre navegación del canal, será cometido en el canal ni en sus partes de acceso, así como dentro de un radio de tres millas marítimas alrededor de esos puertos, aún cuando el Imperio Otomano sea uno de los poderes beligerantes."

No es difícil refutar la sugestión de que el canal puede ser cerrado a un enemigo de los Estados Unidos, porque no existen términos específicos en el Tratado Hay-Pauncefote indicativos de que las normas referentes a la libertad de tránsito y a la ausencia de actos hostiles en el canal también deben aplicarse a este caso en particular. En el campo de las ideas es posible seguir dos cursos cuando se trata de formular una declaración absoluta de aplicación universal. Uno de dichos cursos consiste en hacer la aseveración en términos generales de modo que incluya todos los objetivos posibles a que se refiere la declaración y proceder luego, en forma redundante, a expresar que la aseveración general se aplica del mismo modo a un objeto ya incluído, que tiene alguna relación especial con el asunto sobre el cual se hace la declaración. Este es el caso de la Convención de Constantinopla, toda vez que dice: "Las Altas Partes Contratantes convienen que ningún derecho de guerra, acto de hostilidad o que tenga por objeto obstruir la libre navegación del canal, será cometido..., aún cuando el Imperio Otomano sea uno de los poderes beligerantes" [1].

(1) Artículo IV.

Se ve claramente, por tanto, que como el Gobierno de la Sublime Puerta es una de las partes contratantes, resulta redundante agregar la frase "aun cuando el Imperio Otomano sea uno de los beligerantes", frase que evidentemente no es necesaria para aclarar el significado de esta estipulación. El otro curso de acción posible a que se ha hecho referencia, consiste en formular la declaración en términos generales, incluyendo todos los objetivos como en el caso anterior, y citar entonces sólo las excepciones, si las hubiere, o las variaciones que se permiten, de manera que no quede duda alguna en cuanto a que ciertas finalidades, que están en una posición especial en lo que concierne al asunto de que se trata, se rigen asimismo por la estipulación general. Este fue el método adoptado por los signatarios del Tratado Hay-Pauncefote, quienes dejaron sentado que "jamás será bloqueado el canal ni dentro de él se ejercerá ningún derecho de guerra ni se cometerá ningún acto de hostilidad. Los Estados Unidos, *sin embargo,* [1] estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley". Los Estados Unidos son una de las partes contratantes y han tenido una vinculación especial con el Canal de Panamá debido al hecho de que están construyéndolo. La primera parte de la transcripción que precede claramente incluye a los Estados Unidos, y la segunda es la única excepción —que por cierto es muy restringida— al principio general. Esta restricción excepcional nos lleva a la clara conclusión, por inferencia, de que ningún acto de hostilidad debe cometerse en el canal ni siquiera por los Estados

(1) Las bastardillas son nuestras.

Unidos en caso de una guerra de la cual fueran partes.

Quizás haya quien se pregunte ahora cómo es que los Estados Unidos se ha hecho cargo de los gastos enormes de esta empresa si no puede recibir los beneficios de la misma en caso de guerra para liquidar a sus enemigos que intenten cruzar las aguas del canal? Este asunto no concierne a nuestra investigación. Desde un punto de vista puramente jurídico, se debe dejar claro y de manera inequívoca que en teoría los buques beligerantes de una potencia enemiga de los Estados Unidos tienen derecho a cruzar el canal sin ser molestados. Por supuesto que entre la teoría y la realidad, hay algunas veces una gran diferencia. Desde el punto de vista de los hechos, sería imposible para una nación en guerra con los Estados Unidos enviar sus naves beligerantes a través del canal. Se debe recordar que los Estados Unidos tienen el derecho exclusivo de la administración del canal y que las personas encargadas de su operación serían, por lo tanto, funcionarios de aquella potencia. En vista de que el canal será abierto a aquellas naciones que cumplan con lo estipulado en la Convención, es obvio que no pueden éstas demandar la sustitución de dichos funcionarios. Y qué país en hostilidades con los Estados Unidos enviaría sus buques de guerra a través del canal sabiendo que se van a encontrar a cada paso con un *posible enemigo*? Las personas encargadas del funcionamiento y administración del canal pueden no ser combatientes, y bajo ninguna circunstancia podrían ser ellos *combatientes* desde un punto de vista estrictamente jurídico. Pero este hecho no hará variar la posiblidad del peligro que toda nación en guerra con los Estados Unidos deben tomar muy en cuenta.

De lo anterior se concluye que el canal no será usado por un beligerante enemigo de los Estados Unidos. Esta posición singular de los Estados Unidos con respecto al Canal de Panamá desde el punto de vista de la realidad internacional, encuentra un estrecho paralelismo con la ventajosa situación de que goza Gran Bretaña en lo relativo al Canal de Suez. En teoría, todos los enemigos de los británicos tienen derecho a pasar por el Canal de Suez. Pero en la práctica las cosas son distintas puesto que ello significaría la ruina total de los buques beligerantes de cualquier nación en guerra con la Gran Bretaña que intenten cruzar el canal, ya que ésta mantendría una inexpugnable posición a la entrada de la ruta. Gibraltar, Malta y Ba-el-Mandeb son para la causa Británica lo que las esclusas de Panamá serían para los Estados Unidos.

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

"Ningún beligerante podrá embarcar ni desembarcar tropas, municiones y materiales de guerra en el Canal, excepto

"Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavituallarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio."

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

"En tiempo de guerra las potencias beligerantes no desembarcarán ni embarcarán dentro del canal y sus puertos

en caso de obstáculo accidental en el tráfico, y en tal caso el tránsito se reasumirá con la mayor prontitud posible."

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

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

de acceso, ni tropas, ni municiones, ni materiales de guerra. Pero en caso de algún obstáculo accidental en el canal, los hombres pueden ser embarcados o desembarcados en los puertos de acceso, por destacamentos que no excederán de 100 hombres con la cantidad correspondiente de material de guerra."

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

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

(El Tratado Hay-Pauncefote no contiene disposición que regule este aspecto.)	"Las potencias no mantendrán ningún navío de guerra en las aguas del canal (inclusive el Lago Timsah y los Lagos Amargos). Sin embargo podrán estacionar navíos de guerra en los puertos de acceso de Puerto Said y Suez, pero el número de ellos no excederá de dos por cada potencia. Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.(1)
"El Tratado Hay-Pauncefote no contiene disposición que regule este aspecto.)	"Las altas partes contratantes convienen en llevar al presente tratado a conocimiento de los Estados que no lo han firmado, para invitarles a que accedan a él."(2)

Hay otras estipulaciones en la Convención de Constantinopla que carecen de interés a este respecto. Ellas se refieren a las medidas que Turquía y Egipto pueden adoptar en caso de que fuese necesario defender el canal o las posesiones otomanas situadas en la costa este del Mar Rojo. En el próximo capítulo se hará referencia a las mismas.

---

(1) Difícilmente puede decirse que esta estipulación es esencial para la neutralización. Además, el derecho de anclar buques de guerra está parcialmente admitido por esta estipulación.

(2) Debe hacerse notar a este respecto que una estipulación similar fué inincluída en el original del tratado firmado por el señor Hay y Lord Pauncefote el 5 de febrero de 1900 y que luego fue eliminada por el Senado norteamericano. En el tratado negociado por los mismos plenipotenciarios el año siguiente, esa estipulación no aparece. Cp. Moore, *Digest of International Law*, Vol. III, p.ás. 210 y 211. No se le debe dar mayor importancia, sin embargo, a la omisión de dicha estipulación pues debe tenerse presente que los Estados Unidos habían persistentemente objetado el que se permitiera a las potencias europeas inmiscuirse en los asuntos del Continente americano. Los Estados Unidos concedieron a Inglaterra esa prerrogativa forzados por circunstancias que han sido analizadas en el curso del presente estudio.

Después de notar las numerosas e importantes características de la analogía existente entre el Canal de Suez y el Canal de Panamá, se hace imposible arribar a otra conclusión que la de que su *status* jurídico es idéntico.

CAPITULO VI

Fortificación del Canal de Panamá [1]

(1) Véase e.g., George W. Davies, "Fortifications at Panama," en *The American Journal of International Law*, Vol. III, pág. 885 *et seq.*; H. S. Knapp, "The Real Status of the Panama Canal as regards Neutralization," en *The American Journal of International Law*, Vol. IV, pág. 314 *et seq.*

El *status* de cosa neutralizada lleva consigo, como se ha visto, ciertas consecuencias de las cuales algunas están bien definidas en el Derecho Internacional. La existencia de éstas y de la misma noción principal, depende de la vigencia de ciertos tratados y, por lo tanto, no debería existir duda en torno a las mismas si los acuerdos son claros y están exentos de ambigüedades. Pero también puede haber otros conceptos que se consideran que son, correcta o equivocadamente, resultantes de la teoría de la neutralización, acerca de los cuales no existe nada preciso, debido a la circunstancia de que esta rama del derecho es comparativamente nueva y todavía no ha sido desarrollada plenamente; o porque los instrumentos internacionales de los cuales derivan su vigor no dicen palabra alguna sobre la materia o no son lo suficientemente precisos y claros. Cuando es éste el caso, esos conceptos pertenecen al campo del debate, y el deber de los juristas internacionales debería consistir en exponer los aspectos de la controversia, e intentar la solución de ésta con el auxilio de principios generales, tomando en cuenta las tendencias del desarrollo del derecho.

La respuesta a la interrogante de si una región neutralizada puede o no ser fortificada es asunto que pertenece todavía al campo de la especulación. Se pretende en este capítulo tratar dicha cuestión de una manera general y discutirlo luego con más detenimiento en

lo que se relaciona con el Canal de Panamá. Debido a las circunstancias especiales del caso, que han sido anotadas, la respuesta a nuestra investigación ha de parecer un tanto oscura y carecerá de precisión dogmática.

Hasta qué punto o en qué sentido, si es ello procedente, la neutralización quedaría afectada por el hecho de que se fortificara la cosa neutralizada, es cuestión que podría dilucidarse si se toma en cuenta esta pregunta: Es incompatible la construcción de fortificaciones con el concepto de no-beligerancia que constituye la característica esencial de la neutralización? O, en otras palabras, qué conexión tiene el asunto con los principios generales del derecho, la práctica de las naciones o la opinión de escritores?

Como ya se ha expuesto, el concepto de neutralización ha servido diversos fines. Existe un punto, sin embargo, que es común a todas esas modalidades, a saber: la ausencia de todo carácter beligerante. Así, el estado, persona o cosa neutralizada tiene el derecho de gozar de los beneficios de la paz pero, por otra parte, debe cargar con la obligación correspondiente de no tomar partido en una guerra. Es muy claro que la idea de no-beligerancia es la característica esencial del concepto. Mas, resulta obvio que existe y se reserva el derecho de la propia defensa. Esta es una norma fundamental que el derecho no puede suprimir o suspender.

La ley no puede constituir obstáculo para la propia defensa pues entonces los miembros respetuosos del derecho que integran la comunidad estarían completamente a merced de los transgresores de las normas jurídicas.

Es bien sabido que Bélgica y Suiza están neutralizadas permanentemente y que, a pesar de eso, están listas para defender su integridad estatal por medio de ejércitos bien organizados. El hecho de que estos dos países mantengan una organización regular para su defensa no puede en ningún momento afectar su *status* internacional. Y esto está dentro del marco de las tendencias modernas y de las aspiraciones del derecho. Constituciones progresistas disponen que todo ciudadano tiene el derecho de portar armas. Un hombre puede estar armado con propósitos defensivos, y no hay bases para presumir que va a cometer un acto ilegal. El derecho a llevar armas, por supuesto, no significa que una persona va a atacar a otra —es simplemente el derecho de propia defensa permitido por la ley. De la misma manera, la presencia de ejércitos regulares en Bélgica y Suiza no debería tomarse en el sentido de que van a usarlos con fines de agresión. Indudablemente, las armas pueden ser instrumentos de ataque o de protección, pero la alternativa inicial no debe ser la primera que debe renerse en mientes cuando existe un acuerdo internacional que prohibe las medidas ofensivas.

Al pasar ahora de la cuestión referente a la presencia de ejércitos en una región neutralizada a la de las fortificaciones, se siente uno compelido a sostener que la analogía es real, y que las conclusiones lógicas a que se puede arribar son bien fundadas y, por lo tanto, convincentes. Los organismos beligerantes tales como los ejércitos pueden en realidad ser usados con más propiedad para fines ofensivos que las fortificaciones, por la simple razón de que los primeros pueden moverse y no así las segundas, no pudiendo por tanto entrar en acción a menos que estén construídas en el campo de batalla.

El Derecho Internacional permite la existencia de materiales de guerra y ejércitos en regiones neutralizadas. *Prima facie*, la presencia de elementos militares en un lugar pareciera incompatible con su carácter antibeligerante, pero una breve consideración en torno al concepto de la propia defensa necesariamente demuestra que no existe ni ocurre contradicción alguna. Hemos visto que el derecho privado reconoce el derecho de la propia defensa, aunque las riñas y los duelos estén prohibidos, y, en caso de transgresiones, la ley cuenta con el poder y los medios para imponer el castigo correspondiente. En el campo del derecho internacional las razones que pueden aducirse contra la limitación de este derecho son aún más fuertes. En derecho internacional se permite la guerra y el propio derecho establece normas al respecto. Es verdad que entre las comunidades civilizadas la regla de *bellum omnium contra omnibus* no goza de aceptación, pero todavía el Derecho Internacional no ha alcanzado el mismo desarrollo que el derecho privado y, por lo tanto, la doctrina de "justicia por propia mano" se tolera acaso en el primero y no en el segundo.

Sería muy interesante analizar otros casos de neutralización para ver si se siguen en alguna forma los precedentes establecidos en el *status* de Bélgica y Suiza.

En el Tratado de París para la neutralización del Mar Negro se dispuso que "el mantenimiento o establecimiento en sus costas de arsenales marítimos vienen a ser igualmente innecesarios y sin ningún propósito", de donde Rusia y Turquía se comprometieron a no establecerlos o mantenerlos. (1) Pero, como ya ha sido señalado, este caso no debe tomarse como precedente porque la

(1) Artículo XIII.

aparente neutralilad del Mar Negro no fue una neutralización real sino simplemente una restricción disfrazada a la soberanía de Rusia sin propósito general de ninguna especie.

En el Tratado de 1863, por medio del cual fueron neutralizadas las Islas Jónicas, se estableció que "como las fortificaciones construídas en la Isla de Corfú y en sus inmediaciones no tienen ningún propósito en el futuro, deberán ser demolidas" [1]. Debe notarse, no obstante, que en el Tratado firmado por las potencias y Grecia el año siguiente no se hizo referencia a las fortificaciones. El Rey de Grecia sólo prometió "mantener esa neutralidad". Es interesante decidir si estas islas están o no neutralizadas. Grecia recluta hombres y se abastece de ellas, y se ha sostenido la opinión de que un país en guerra con Grecia estaría en libertad de atacarlas y ocuparlas [2].

En el Tratado de 1881, con que se neutralizó el Estrecho de Magallanes, Argentina y Chile incluyeron una cláusula conforme a la cual para "asegurar esta libertad (de navegación) y neturalidad, no se deben erigir fortificaciones o defensas militares que afecten este objetivo" [3]. Nosotros hemos ofrecido las razones que tenemos para sostener que el Estrecho de Magallanes no goza de los privilegios de la neutralización.

Basados quizás en las consideraciones de los casos anteriormente citados, algunos escritores han usado un lenguaje que no deja dudas sobre la ilegalidad consistente en erigir fortificaciones en una región neutralizada.

(1) Artículo III.

(2) Véase Lawrence, *The Principles of International Law*, 4a. edición, pág. 603.

(3) Artículo V.

De esta suerte, el Profesor Moore sostiene que "la idea de la neutralidad o de la neutralización usualmente ha sido juzgada incompatible aún con el simple mantenimiento de fuerzas armadas y fortificaciones". Moore limita considerablemente el significado de su punto de vista y hasta quizás lo destruye cuando dice que la construcción de "fortificaciones, aún en el caso de que tengan como propósito conservar la neutralidad y no se empleen con fines hostiles, es un concepto nuevo en derecho público". (1) El principio de neutralización es nuevo, y, en las palabras del Profesor Oppenheim, "queda por ver si puede resistir la prueba de la historia". (2) No debemos sorprendernos, por lo tanto, que sea modetna la idea de erigir fortificaciones o de mantener fuerzas armadas en un lugar neutral. En todo caso, no debe existir duda alguna, por cuanto todos los autores se muestran acordes, que la neutralización de Bélgica y Suiza es un hecho aceptado que ha pasado al ámbito del derecho internacional, a pesar de la existencia de ejércitos en ambos países.

El Profesor Latané, al analizar las diferentes características de la neutralización, dice que ésta "implica la ausencia de fortificaciones". Y agrega más adelante que "la simple existencia de fortificaciones podría poner en tela de duda la buena fe de las partes contratantes". (3) Es indudable que el señor Hains comparte el mismo punto de vista pues en el examen del *status* del Canal de Panamá sostiene que "de acuerdo con opiniones generalmente aceptadas, no debe haber neutralización con fortificaciones, y, viceversa, la construcción de fortifica-

(1) Citado por Hains, *op. cit.* y *loc. cit.* págs. 368 y 369.

(2) *International Law*, Vol. 1, pág. 144.

(3) *Op. cit.* y *loc. cit.*

ciones destruye la neutralización". [1] Puede manifestarse que la afirmación del Profesor Latané despierta dudas. Resulta por lo demás en extremo absoluta toda vez que otras conclusiones también son posibles y respecto de las cuales se puede agregar que están más en consonancia con los hechos. Porque si una nación ha exteriorizado la promesa formal de no usar cierto lugar con propósitos hostiles resulta temerario formularle acusación tan seria por el simple hecho de construir fortificaciones que pueden tener como finalidad exclusiva la preservación de la neutralidad que el tratado garantiza.

Para la época en que se firmó la Convención de Constantinopla (1888), ya había logrado evolucionar un concepto más razonable y justificativo en torno a la defensa en el caso de violación de la neutralidad. En esa Convención existen estipulaciones conforme a las cuales queda sin efecto la prohibición de actos de hostilidad, el ejercicio de cualquier derecho de guerra, o anclar buques de guerra en el canal o sus puertos de acceso, si fuere necesario para el Sultán o el Khedive tomar medidas con el fin de asegurar la protección y libre uso del canal o para la "defensa de Egipto y el mantenimiento del orden público", así como para salvaguardar las propiedades del Sultán situadas en las costas de la parte este del Mar Rojo. Pero hay una condición al efecto de que estas medidas nunca deben afectar la libertad de tránsito. El tratado, es verdad, prohibe de manera especial la construcción de fortificaciones permanentes. Pero se exceptúa expresamente el derecho de propia o legítima defensa. Debe recordarse que existen claras estipulaciones conforme a las cuales se puede hacer caso

(1) *Op. cit.* y *loc. cit.* pág. 384.

omiso de la neutralidad de la ruta en la contingencia de que la seguridad del tránsito sea amenazada.

La fortificación del Canal de Panamá no se menciona en el Tratado Hay-Pauncefote de 1901. En la Convención Clayton-Bulwer existe una cláusula que prevé la fortificación de la vía marítima. En el primer proyecto del Tratado Hay-Pauncefote del 5 de febrero de 1900, aparece la misma norma y, además, una declaración que tiene por objeto disponer que las reglas de la neutralidad no sean aplicables "a las medidas que los Estados Unidos conceptúen necesario adoptar para asegurar su defensa y el mantenimiento del orden público". Esta estipulación, que se originó en el Senado de los Estados Unidos, fue objetada por el Gobierno de Su Majestad Británica porque, según Lord Lansdowne, entonces Secretario de Asuntos Extranjeros, eso podría "implicar una clara variación de los principios de la neutralización" (1) Como consecuencia de lo anterior, los Estados Unidos no continuaron presionando para incluir la cláusula y de aquí que no aparezca en el texto del tratado finalmente aceptado (2). Lord Lansdowne también se refirió a la ambigüedad que resultaría si una cláusula permitiera la adopción de medidas defensivas, mientras otra prohibiera la construcción de fortificaciones. Finalmente, la estipulación que prohibe la fortificación del canal en los términos del Tratado Hay-Pauncefote del 5 de febrero de 1900, no aparece en el proyecto que fue aceptado por los dos gobiernos. La única estipulación que hace referencia a la defensa del

(1) Memorandum de Lord Lansdowne a Lowther, 3 de agosto de 1901, *Parl. Pap.*, United States, No. 1, 1902, 2.

(2) Debe notarse que es muy sugestiva la conducta de Gran Bretaña en este orden, lo que demuestra plenamente que el Gobierno de su Majestad entró en las negociaciones del tratado en el entendimiento de que los Estados Unidos no utilizarían el canal para fines de defensa nacional.

Canal está concebida en los siguientes términos: "Los Estados Unidos, sin embargo, estarán en libertad de mantener a lo largo del Canal la policía militar que sea necesaria para protegerlo contra desórdenes y actos fuera de ley".

Resulta evidente del contexto de estas disposiciones, así como de las claras intenciones de las partes contratantes al tiempo de la negociación, que a los Estados Unidos no se les permite ejercer en el canal ningún derecho de guerra o cometer ningún acto de hostilidad contra un posible enemigo, cuando esa medida estuviere orientada exclusivamente a la defensa de los Estados Unidos. En realidad, el tratado no autoriza expresamente a los Estados Unidos para cometer ningún acto hostil ni siquiera con el propósito de proteger la ruta. Pero por inferencia, en vista de que los Estados Unidos pueden mantener un cuerpo de "policía militar" para prevenir "desórdenes y actos fuera de ley", parecieran estar autorizados para ejecutar cualquier acto de violencia, si las circunstancias así lo requieran para defender la vía marítima.

Debe confesarse que el tratado carece de normas que indiquen las medidas que deban adoptarse en caso de que sea necesario proteger el canal. Pudo haberse pensado, quizás, que tales normas no son necesarias debido a la existencia de aceptados principios de derecho que permiten la adopción de cualquier medida razonable y dirigida estrictamente a garantizar la propia defensa.

Lord Landsowne percibió muy bien la falta de estipulaciones de esta naturaleza y, quizás, por ello se refirió a esta circunstancia de la siguiente manera:

"Entiendo que por la omisión de toda referencia al asunto de la defensa, el gobierno de los Esta-

dos Unidos desea reservarse el derecho de tomar medidas para proteger el Canal —en cualquier momento en que los Estados Unidos estén en guerra— de la destrucción o daño que pueda sufrir a manos de uno o varios enemigos. Por otra parte, llego a la conclusión de que, con la anterior excepción, no existe el propósito de derogar los principios de neutralidad contenidos en esas normas. En relación con lo primero, no estoy en condiciones de negar que pueden ocurrir ciertas contingencias en las que, no solamente desde un punto de vista nacional, sino en favor de los intereses comerciales del mundo entero, pueda ser de suprema importancia para los Estados Unidos encontrarse en libertad de adoptar medidas para la defensa del canal en un momento en que se encontraran en guerra con otro estado" (1).

Esta explicación, si es que así pueda llamarse, es producto de la pluma de un diplomático y de allí el alto grado de cautela que la caracteriza. La posibilidad de un evento que pueda requerir la protección o defensa del Canal se reconoce en el texto de aquélla, pero nada se dice en cuanto a las medidas que entonces debieran adoptarse. La explicación, por lo tanto, es tan vaga como pueda hacerse deliberadamente. Desde otro punto de vista, sin embargo, lo anotado por Lord Lansdowne no puede tomarse para significar que los Estados Unidos estarían en libertad de adoptar *cualquier medida* encaminada a proteger el canal. El tratado no concede derecho alguno para fortificar el canal ni sus puntos de acceso, ni tal derecho puede derivarse de la opinión transcrita.

(1) Memorandum de Lord Lansdowne a Mr. Lowther, *op. cit.*

En la Convención celebrada entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, se menciona mucho más lo concerniente a la protección del canal que en el Tratado Hay-Pauncefote. Uno de los artículos de aquélla dice así:

> "*Si en cualquier tiempo fuere necesario* [1] emplear fuerzas armadas para la seguridad y protección del Canal o de las naves que lo usan, o de los ferrocarriles y obras auxiliares, los Estados Unidos tendrán derecho en todo tiempo y a su juicio para usar su policía y sus fuerzas terrestres y navales y para establecer fortificaciones con ese objeto" [2].

Conforme a esta estipulación, es evidente que las partes contratantes decidieron hacer el artículo condicional. Es decir, que los Estados Unidos están autorizados para llevar a cabo actos de hostilidad, y aún establecer fortificaciones, "si... fuere necesario.... para la protección del Canal". El Tratado no concede el derecho de erigir fortificaciones permanentes, pero es asunto discutible si unas fortificaciones que no sean permanentes pueden ser adecuadas para los fines de defensa en el mundo actual. No es difícil prever que los Estados Unidos estén inclinados a adoptar todas las medidas precautorias necesarias para evitar una surpresa que redunde en cuantiosas pérdidas de capital y que resulte lesiva además para los intereses de todas las naciones comerciantes del globo. Tal actitud es natural y razonable. Pero este es un asunto que carece en realilad de importancia en nuestra investigación. Ajeno es a nuestro propósito deslindar aquí si los Estados Unidos tiene el derecho a incluir en sus obras un número moderado de cañones de calibre

(1) Las bastardillas son nuestras.

(2) Artículo XXIII.

mediano o, en su lugar, "monumentales" fuertes dotados de los más poderosos cañones de hoy. (1) Basta decir, por lo tanto, que los Estados Unidos están respaldados por un acuerdo internacional con la República de Panamá para adoptar medidas que pudieran ser requeridas a fin de defender con efectividad el canal transístmico.

Más aún, parece que esta cláusula relativa a la posible fortificación del Canal de Panamá no está en oposición con las estipulaciones del Tratalo Hay-Pauncefote. Es cierto que este Tratado no contiene norma alguna sobre la cuestión de las fortificaciones ni sobre el empleo de "fuerzas armadas", y, por lo tanto, parece que los Estados Unidos están en libertad de adoptar medidas razonables para la defensa de la ruta, pues debe tenerse presente que el derecho de propia defensa no puede ser eliminado ni mediante tratado ni por implicaciones resultantes de la interpretación de otros principios de derecho internacional.

Se ha sugerido en ciertos círculos (2) que para los Estados Unidos es mejor no fortificar el canal, porque, de acuerdo con una estipulación de la Convención de La Haya de 1909, "está prohibido el bombardeo por fuerzas navales de puertos, ciudades, aldeas, moradas o edificios indefensos". Se arguye que el canal estaría libre de ataque si no estuviese fortificado, mientras que el hecho de su fortificación abriría el camino para su posible bombardeo por parte de un país beligerante. Debemos recordar, no obstante, que el objeto que se persigue con la neutralización de una vía acuática no es

(1) Cp. Admiral Sir Cyprian Bridge, "Naval Strategy and The Panama Canal" en *The Times*, South American Supplement, Nov. 20, 1910.

(2) Hains, *op. cit.* y *loc. cit.*, pág. 389.

solamente evitar que sea atacada. El objetivo primordial, tal cual se ha destacado, es el de asegurar la libertad de tránsito. Es evidente que a pesar de que la vía esté libre de todo ataque desde un punto de vista jurídico, como lo estaría en el caso de no estar fortificada, es todavía posible para un estado en guerra actuar de tal manera que evite que el canal pueda ser libremente usado por todas las naves en todo tiempo.

Porque si un estado recalcitrante decidiera desatender lo relativo a la neutralidad del canal, podría proceder a bloquearlo u ordenar el abastecimiento de sus barcos o embarcar y desembarcar tropas y municiones de guerra en el mismo, sin que en modo alguno se violen las estipulaciones de la Convención de La Haya a que se ha aludido. La ausencia de fortificaciones en Panamá, por lo tanto, no podría por sí sola asegurar el propósito para el cual está dotado el canal con los privilegios y obligaciones de la neutralización [1]

La cuestión de si se debiera o no fortificar el Canal de Panamá es materia política que concierne a los estados interesados. La investigación aquí ensayada sólo está dirigida a considerar si la fortificación del Canal de Panamá afectaría su neutralización. A este respecto, puede aseverarse que, si los argumentos presentados

(1) Es interesante llamar la atención del lector sobre una estipulación contenida en la Declaración de 8 de abril de 1904, formulada por Inglaterra y Francia en torno a Egipto y Marruecos. El artículo en cuestión es del siguiente tenor: "A fin d'assurer le libre passage au détroit de Gibraltar, les deux gouvernements conviennent de ne pas laisser élevar des fortifications ou des ouvrages strategiques quelconques sur la côte marocaine comprise entre Melilla et les hauteurs qui dominent la rive droite du Sebou exclusivement" ("Les Accords Franco-Anglais du Avril 8, 1904", *Appreciation critique*, París, 1905). No resulta difícil comprender que esta estipulación no pasa de ser un eufemismo diplomático. La construcción de fortificaciones se dice que tiene como "fin asegurar el libre tránsito por el Estrecho de Gibraltar". Es evidente que el libre tránsito no está garantizado ni que las Altas Partes Contratantes intenten en ninguna forma asegurar ese libre tránsito a que se refiere la Declaración.

son en alguna forma correctos, la respuesta es necesariamente negativa. Ni la neutralización ni cualquier otro principio del Derecho Internacional, pueden hacer desaparecer el derecho de defensa propia y, como consecuencia lógica, la erección de fortificaciones no es contraria al concepto de la neutralización.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES

En una investigación de esta naturaleza es necesario volver sobre los pasos que han sido dados con el fin de darle unidad temática a las cuestiones que pueden aparecer un tanto confusas en los capítulos correspondientes por virtud de los detalles que se ha creído conveniente analizar.

Una recapitulación de lo anterior que reduzca a términos concisos el resultado de la investigación no sólo ayudaría a obtener precisión y coherencia sino que también contribuiría a demostrar la conexión existente entre las diferentes partes que se han estudiado. En más de una ocasión, sin embargo, cuando se ha tratado de la aplicación de ciertos principios o de la interpretación de tratados internacionales, de despachos diplomáticos o de hechos históricos, las conclusiones lógicas a que se arribó fueron presentadas de inmediato. De todos modos, es aconsejable adicionar una organizada reexposición de las conclusiones generales que las premisas presentadas quizás requieran, pero, eso sí, evitando, en lo posible, la repetición de los argumentos ya expuestos. En otras palabras, este capítulo tiene por objeto ofrecer la estructura lógica en toda su unidad como para contemplar sus perspectivas a la distancia.

La política de los Estados Unidos en lo referente a la cuestión canalera ha pasado gradual pero progresivamente de la indiferencia al más intenso interés. Consideraciones de suma importancia, vinculadas a su ex-

traordinario desarrollo, han llevado a ese país, especialmente durante el lapso más reciente de su historia, a aplicar al problema de la comunicación interoceánica los principios, extremadamente flexibles, de su política exterior, los cuales tienen como base el Mensaje del Presidente Monroe. Por un momento todo daba la impresión de que existía el propósito de adquirir el control exclusivo del canal para administrarlo y gobernarlo como si fuera una parte integrante de su propio territorio. Pero los intereses generales de otras naciones en la cuestión del tránsito, unido al retorno del verdadero espíritu de justicia, han llevado finalmente a la República norteamericana a reconocer las tendencias de algunos principios modernos de derecho internacional que garantizan a las naciones del orbe en todo momento el derecho de tránsito por las que son considerdas las rutas más importantes del universo.

Toda la historia de los esfuerzos de ciertas potencias por apoderarse de los beneficios exclusivos de la comunicación marítima es en sí suficiente para demostrar que la ruta artificial debía ser colocada bajo el patrocinio de las normas que regulan las relaciones entre las naciones civilizadas. En verdad, ningún otro curso es posible para reconciliar el conflicto de intereses que necesariamente se origina en dicho problema.

La cuestión no puede ser tratada únicamente por la potencia territorial en virtud de las circunstancias especiales del caso, ni tampoco podría considerarse como materia análoga a los estrechos naturales, de suerte que fueran aplicables a aquélla las reglas que rigen *el status* de éstos.

Se ha demostrado a lo largo de este estudio que el problema es de naturaleza *sui generis* y que por tal

virtud es necesario aplicar principios especiales para la regulación del tránsito interoceánico.

El concepto de la neutralización, por consiguiente, se ha considerado aplicable a tal caso. Pero este principio, tal como se aplica a estados o a ciertas regiones de éstos, es distinto del que debe aplicarse a un sector en donde se quiere asegurar la libertad de tránsito. Como consecuencia de este hecho, la característica esencial de este principio o sea la ausencia de hostilidades, se ha mantenido y se ha ampliado con estipulaciones especiales para asegurar el objetivo general del derecho.

Para establecer la neutralización es necesario que exista interés común entre las diferentes naciones del mundo en torno a una cierta región. Este interés, sin lugar a dudas, ha sido demostrado en lo que se refiere al Canal de Panamá. Por razón de este interés y por virtud del Tratado Hay-Pauncefote que contiene normas que han obtenido aceptación universal y que son justas en sí, se mantiene que las disposiciones que dicho principio envuelve han venido a tener la fuerza de normas de derecho.

Este acuerdo internacional tiene como fundamento la aceptación tácita de los otros miembros de la familia de las naciones, hecho éste que lo hace obligatorio para todos los estados. El Profesor Westake se refiere a este asunto de la manera siguiente:

> "Al sistema establecido de esa manera para el Canal centroamericano del futuro no se ha logrado agregar el asentimiento expreso de los estados europeos. Su aceptación puede inferirse del establecimiento por parte de ellos del mismo sistema en el viejo mundo; y porque lo convenido por las dos

> grandes potencias de Norteamérica representa para esta parte del Nuevo Mundo algo con la misma autoridad que lo que el acuerdo de voluntades de las grandes potencias significa para el Viejo Continente, especialmente con relación a una ruta que tan vitalmente afecta la comunicación entre las costas del Atlántico y del Pacífico de cada uno de esos estados. Podemos referirnos a las condiciones bajo las cuales los canales interoceánicos pueden servir al comercio y al desarrollo pacífico, como si tales condiciones fueran de aquí en adelante parte integrante del derecho internacional. (1)

También se ha visto que los tratados vigentes que regulan el *status* del Canal de Panamá han sido suscritos por los estados directamente interesados en la ruta y que además contienen las características esenciales de la neutralización.

Uno de esos Tratados (el Hay-Pauncefote) fue redactado tomando como modelo la Convención de Constantinopla. No es necesario insistir en el hecho de que existe una analogía real entre los Canales de Panamá y Suez. Y desde que el Canal de Suez es sin duda una vía neutralizada, necesariamente se deduce que este *status* jurídico será aplicado *mutatis mutandis* al Canal de Panamá. Es interesante hacer referencia a las palabras del Dr. Lawrence, quien sostiene que en vista de que Gran Bretaña y los Estados Unidos han insertado en el Tratado Hay-Pauncefote "estipulaciones" ya aceptadas por el mundo civilizado en relación al Canal de Suez, es rotundamente improbable que haya objeción contra las mismas estipulaciones cuando sean aplicadas al único otro

(1) *International Law*, Part. I, págs. 330—331.

canal de la misma clase que existe sobre la superficie de la tierra". (2)

Se ha mantenido que la idea de la no-beligerancia, característica esencial del concepto de la neutralización, no puede significar la suspensión del derecho de propia defensa, y, como corolario de esto, la erección de fortificaciones no podría considerarse incompatible con su neutralización si alguna vez el Canal de Panamá fuera fortificado.

En presencia de esos razonamientos, se arriba a la conclusión de que el Canal le Panamá goza de los privilegios y cargas de la neutralización. El Profesor Oppenheim se ha expresado en lenguaje terso y vigoroso sobre este orden de ideas. Dice así el reputado Profesor que el Tratado Hay-Pauncefote de 1901 "neutraliza permanentemente el Canal de Panamá del futuro". (1) La libertad de navegación para las naves de todas las naciones y en todo tiempo, por las principales rutas del mundo, es un principio profundamente enraizado en el derecho internacional. Y no puede ser de otra manera, pues de ello depende el intercambio entre las naciones que es de tan vital importancia para el mantenimiento de las relaciones que el Derecho Internacional trata de regular. Por consiguiente, aun apartándose de las consideraciones de orden moral de gran trascendencia que se aducen en favor de la neutralización porque restringe el área de las hostilidades, y extendiendo así, aunque en pequeño grado, los beneficios de la paz, puede afirmarse que en el terreno de lo puramente jurídico, tal como ha sido expuesto por una auténtica autoridad

(2) *The Principles of International Law*, 4th Ed., 1910, pág. 201.

(1) *International Law*, Vol. 1, pág. 568.

en la materia, "la gran mayoría de los autores sobre el tema son decididos defensores de la neutralización, y este principio está ciertamente de acuerdo con las tendencias del derecho internacional". (2)

(2) Latané, *op. cit.* y *loc. cit.*

ANEXOS

Tratado General, de Paz, Amistad, Navegación y Comercio

Entre la República de Nueva Granada y los Estados Unidos de América, firmado en Bogotá el 12 *de Diciembre de* 1846 (1)

(1) Carlos Portocarrero M., *Tratados y Convenios Comerciales de Colombia*— 1829-1944 (Bogotá, Imprenta Nacional, 1946), pág. 90-91.

Artículo 35. La República de la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, deseando hacer tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que han de establecerse entre las dos Partes, en virtud del presente Tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

1o. Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las Altas Partes Contratantes: Que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de la Nueva Granada, inclusos los de la parte del territorio granadino, generalmente denominado Istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del Sud hasta la frontera de Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaren los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados Unidos que transiten a través de dicho territorio, de un mar a otro. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos de productos o manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos; que no se impondrán ni cobrarán a los ciudadanos de los Estados Unidos, ni a sus mercancías de lícito comercio, otras cargas o peajes, a su paso de cualquier camino o canal que pueda hacerse por el Gobierno de la Nueva Granada o con su autoridad, sino los que en semejantes circunstancias se impongan o cobren a los ciudadanos granadinos; que cualesquiera de estos productos, manufacturas o mercancías pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos, que pasen en cualquier direc-

ción de un mar al otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de exportación; y si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar así por el dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, peajes o impuestos de cualquier clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales. Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos 4o., 5o. y 6o. de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio.

(fdo.) *B. A. Bidlack*

(fdo.) *M. M. Mallarino*

Tratado Clayton-Bulwer de 1850

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

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

ARTÍCULO 1

Los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho Canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará ni fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre esos países, ni sobre ninguna otra parte de la América Central; tampoco se valdrá ninguno de los dos de ninguna protección que preste o prestase, ni de ninguna alianza que tenga o tuviere cualquiera de los dos con algún Estado o pueblo, para los fines de construir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos o cualquiera parte de la América Central, o de asumir o ejercer dominio sobre esas

regiones, y los Estados Unidos y la Gran Bretaña no aprovecharán ningún valimiento, ni se valdrán de ninguna alianza, relación o influencia que tengan para con algún Estado o gobierno por cuyo territorio pase dicho Canal, con el fin de adquirir o tener, directa o indirectamente, para los ciudadanos o súbditos del uno, derechos o ventajas respecto del comercio o navegación por dicho Canal que no se ofrezcan bajo las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro.

ARTÍCULO II

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

ARTÍCULO III

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

ARTÍCULO IV

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

ARTÍCULO V

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

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

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

ARTÍCULO VI

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

Las partes contratantes convienen asimismo en que cada una interpondrá sus buenos oficios cuando sea requerida por la otra,

para ayudarla y cooperar con ella a la negociación de los tratados antes mencionados y si surgiere alguna diferencia en cuanto al derecho o propiedad sobre el territorio a través del cual debe pasar el Canal, entre los Estados de la América Central, y si tal diferencias impidiere o dificultase de alguna manera la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña interpondrán sus buenos oficios para poner término a tal diferencia del modo más adecuado para promover los intereses de dicho Canal y vigorizar los lazos de amistad y alianza que unen las partes contratantes.

ARTÍCULO VII

Siendo de desear que se comience cuanto antes la construcción de dicho Canal, el Gobierno de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña convienen en apoyar y alentar a la persona o compañía que primero ofrezca comenzarlo, y demuestre tener el capital necesario y el consentimiento de las autoridades locales, y ofrezca proceder sobre principios que estén en armonía con el espíritu e intención de este Convenio, y si alguna persona o compañía hubiere ya celebrado un contrato para la construcción de un Canal como el que se especifica en este convenio con algún Estado por cuyo territorio pase dicho Canal, contrato cuyas estipulaciones no sean justamente objetables por ninguna de las partes que celebren este convenio; y si tal persona o compañía hubiere hecho preparativos y gastado tiempo, dinero y trabajo en fe de dicho contrato, se conviene por el presente que tal persona o compañía tendrá antelación sobre cualquiera otra persona, personas o compañía en el derecho a la protección de los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y se concederá un año desde la notificación de esta Convención para que dicha persona o compañía concluya sus arreglos preliminares, y presente pruebas de estar suscrito el capital suficiente para llevar a cabo la obra de que se trata; y es entendido que si a la expiración del plazo antedicho tal persona o compañía no hubiere principiado ni llevado adelante la empresa, los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña quedarán con libertad de dar su protección a otra persona o compañía que esté en aptitud de comenzar y llevar adelante la construcción de dicho Canal.

ARTÍCULO II

Las altas partes contratantes, reconociendo que el Canal de Agua Dulce es indispensable para el Canal Marítimo, toman nota de los compromisos de Su Alteza el Khedive con la Compañía Universal del Canal de Suez en lo que concierne al Canal de Agua Dulce, compromisos que están estipulados en la Convención que lleva fecha del 18 de marzo de 1863, que contiene una exposición y cuatro artículos. Se comprometen a no obstaculizar, en forma alguna, la seguridad de ese canal y sus ramales, la operación de los cuales no quedarán expuesta a ninguna tentativa de obstrucción.

ARTÍCULO III

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

ARTÍCULO IV

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

Los navíos de guerra beligerantes no podrán reavitullarse ni hacer almacenajes a bordo, en el canal y sus puertos de acceso, excepto hasta donde pueda serles estrictamente necesario. El tránsito de los antedichos navíos por el canal se efectuará con el menor retardo posible, de acuerdo con las reglas vigentes, y sin más intermisión que la resultante de las necesidades del servicio.

Su permanencia en Puerto Said y en el fondeadero de Suez no excederá de veinticuatro horas, excepto en caso de accidente. En tal caso estarán obligados a zarpar tan pronto como le sea posible. Un intervalo de veinticuatro horas habrá de transcurrir

siempre entre el zarpe o salida de un barco perteneciente a la potencia hostil.

ARTÍCULO V

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

ARTÍCULO VI

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

ARTÍCULO VII

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

Este derecho no podrán ejercerlo los beligerantes.

ARTÍCULO VIII

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

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

Las reuniones últimamente mencionadas tendrán lugar bajo la presidencia de un comisionado especial nombrado con tal obje-

to por el gobierno imperial otomano. Un comisionado del Khedive podrá también tomar parte en la reunión y podrá presidirla en caso de ausencia del comisionado otomano.

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

ARTÍCULO IX

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

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

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

ARTÍCULO X

De manera similar las disposiciones de los artículos IV, V, VII y VIII no serán obstáculo para las medidas que S.M. el Sultán y S.A. el Khedive en nombre de S.M. Imperial y dentro de los límites concedidos por el Firmán, pueda creer necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas la defensa de Egipto y el mantenimiento del orden público.

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

Es entendido, del mismo modo, que las disposiciones de los cuatro artículos antes mencionados no ocasionarán, en ningún ca-

so, obstáculo alguno para las medidas que el gobierno imperial otomano pueda creer necesario tomar con el fin de asegurarse, con sus propias fuerzas, la defensa de sus otras posesiones situadas en la costa oriental del Mar Rojo.

ARTÍCULO XI

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

ARTÍCULO XII

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

ARTÍCULO XIII

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

ARTÍCULO XIV

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

ARTÍCULO XV

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

ARTÍCULO *XVI*

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

ARTÍCULO XXVII

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

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

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

Por Gran Bretaña, (L.S.) *W. A. White*

Por Alemania, (L.S.) *Radowitz*

Por Austria Hungría, (L.S.) *Calice*

Por España, (L.S.) *Manuel Fernández G.*

Por Francia, (LS.) *A. Blanc*

Por Italia, (L.S.) *G. de Montebello*

Por Países Bajos, (L.S.) *Gus. Keun*

Por Rusia, (L.S.) *Nélidow*

Por Turquía, (L.S.) *M. Said.*

Tratado Hay-Pauncefote de 1901

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

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

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

ARTÍCULO I

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

ARTÍCULO II

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

ARTÍCULO III

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO IV

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

ARTÍCULO V

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

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

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

(fdo.) *John Hay*

(fdo.) *Pauncefote.*

Canjeado en Washington el 18 de Diciembre de 1901)

Convención del Canal Istmico

entre Panamá y los Estados Unidos, firmada en Washington el 18 de noviembre de 1903 [1]

(1) Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Públicos, Número* 1 (Panamá, Imprenta Nacional, 1926), págs. 5—17.

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

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

El Gobierno de la República de Panamá, a Philippe Bunau Varilla, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, especialmente facultado para tal objeto por ese Gobierno, quienes después de haberse comunicado sus respectivos plenos poderes, y de haberlos hallado en buena y debida forma, han convenido y concertado los siguientes artículos:

ARTÍCULO I

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

ARTÍCULO II

La República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal de diez

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

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

ARTÍCULO III

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

ARTÍCULO IV

Como derechos subsidiarios de las concesiones que anteceden, la República de Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el derecho de usar los ríos, riachuelos, lagos y otras masas de agua dentro de sus límites para la navegación, suministro de

agua o de fuerza motriz o para otros fines, hasta donde el uso de esos ríos, riachuelos, lagos y masas de agua pueda ser necesario y conveniente para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal.

ARTÍCULO V

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

ARTÍCULO VI

Las concesiones que aquí se expresan de ningún modo invalidarán los títulos o derechos de los ocupantes o dueños de tierras o propiedades particulares en la mencionada zona o en cualesquiera de las tierras y aguas concedidas a los Estados Unidos según las estipulaciones de cualquier Artículo de este Tratado, ni tampoco perjudicarán los derechos de tránsito por las vías públicas que atraviesen la mencionada zona o cualesquiera de dichas tierras o aguas, a menos que tales derechos de tránsito o derechos particulares estén en conflicto con los derechos aquí cedidos a los Estados Unidos, caso en el cual los derechos de los Estados Unidos prevalecerán. Todos los daños causados a los propietarios de tierras o de propiedades particulares de cualquier clase con motivo de las concesiones contenidas en este tratado o con motivo de los trabajos que ejecuten los Estados Unidos, sus agentes o empleados, o con motivo de la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del mencionado Canal o de las obras de saneamiento y protección aquí estipuladas, serán avaluados y ajustados por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de los Estados Unidos y de la República de Panamá, cuyas decisiones con respecto a esos daños serán definitivas y cuyos fallos por tales daños serán pagados únicamente por los Estados Unidos. No se impedirá, demorará o estorbará parte alguna del mencionado Canal o del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera de las obras auxiliares relacionadas con uno y otro y autorizadas por los términos de este Tratado mientras estén pendientes los procedimientos en averiguación de esos daños. Los avalúos de esas tierras y de las propiedades particulares y de los

daños causados a éstas, tendrán por base el valor que tenían los bienes antes de la fecha de esta Convención.

ARTÍCULO VII

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

La República de Panamá conviene en que las ciudades de Panamá y Colón cumplirán, a perpetuidad, los reglamentos de carácter preventivo o curativo dictados por los Estados Unidos y en caso de que el Gobierno de Panamá no pudiere hacer efectivo o faltate a su obligación de hacer efectivo el cumplimiento de dichos reglamentos sanitarios de los Estados Unidos por las ciudades de Panamá y Colón, la República de Panamá concede a los Estados Unidos el derecho y autoridad de hacerlos efectivos.

El mismo derecho y autoridad se concede a los Estados Unidos para el mantenimiento del orden público en las ciudades de Panamá y Colón y en los territorios y bahías adyacentes, en caso de que la República de Panamá, a juicio de los Estados Unidos, no estuviere en capacidad de mantenerlo.

ARTÍCULO VIII

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

ARTÍCULO IX

Los Estados Unidos respecto de los puertos en ambas entradas del Canal y sus aguas y la República de Panamá respecto de las ciudades de Panamá y Colón convienen en que ellos serán libres en todo tiempo, de modo que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje, o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuesto sobre las naves que usen el Canal o pasen por él o que pertenezcan a los Estados Unidos o sean empleados por éstos, directa o indirectamente en la construcción, mantenimiento funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que puedan ser establecidos por los Estados Unidos por el uso del Canal u otras obras, y con excepción de los impuestos y conrribuciones establecidos por la República de Panamá sobre las mercade-

rías introducidas para su uso y consumo en el resto de la República de Panamá, y sobre las naves que toquen en los puertos de Colón y Panamá sin pasar por el Canal.

El Gobierno de la República de Panamá tendrá el derecho de establecer en esos puertos y en las ciudades de Panamá y Colón los edificios y resguardos que sean necesarios para la recaudación de impuestos sobre las importaciones destinadas a otras partes de Panamá y para prevenir el contrabando. Los Estados Unidos tendrán derecho a usar las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, para hacer reparaciones, para cargar, descargar, depositar, o trasbordar cargamentos, ya sean en tránsito y sean destinados al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.

ARTÍCULO X

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

ARTÍCULO XI

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

ARTÍCULO XII

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

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

ARTÍCULO XIII

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

ARTÍCULO XIV

Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este Convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares ($10.000.000.00) en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad, durante la vida de este Convenio, de doscientos cincuenta mil dólares ($250,000.00) en la misma moneda de oro, comenzando nueve años después de la fecha arriba expresada.

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

Pero ninguna demora o diferencia de opinión con motivo de este artículo o de cualquiera otra estipulación de este Tratado

afectará o interrumpirá la completa ejecución y efecto de esta Convención en las demás partes.

ARTÍCULO XV

La Comisión Mixta a que se refiere el Artículo VI será constituída de la manera siguiente:

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

ARTÍCULO *XVI*

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

ARTÍCULO XVII

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

ARTÍCULO XVIII

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

ARTÍCULO XIX

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

ARTÍCULO XX

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

ARTÍCULO XXI

Es entendido que los derechos y privilegios concedidos por la República de Panamá a los Estados Unidos en los Artículos que preceden, están libres de toda deuda, gravamen, fideicomiso o res-

ponsabilidad anterior o de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, compañías anónimas, sindicatos o individuos, y en consecuencia, si surgieren reclamaciones a causa de las actuales concesiones y privilegios o por otra causa cualquiera, los reclates ocurrirán al Gobierno de la República de Panamá y no a los Estados Unidos en demanda de cualquiera indemnización o transacción que sea necesaria.

ARTÍCULO XXII

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

Los derechos y bienes arriba citados estarán y quedan desde ahora libres y relevados de todo interés o reclamacióna ctual o reversionaria a que Panamá tenga derecho, y el título de los Estados Unidos sobre ellos, cuando se efectúe la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de

Panamá, será absoluto, en cuanto a la República de Panamá, con excepción siempre de los derechos de la República específicamente asegurados por este Tratado.

ARTÍCULO XXIII

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

ARTÍCULO XXIV

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes y tratados de la República de Panamá afectará, sin el consentimiento de los Estados Unidos, derecho alguno de los Estados Unidos de acuerdo con esta Convención, o de acuerdo con cualesquiera estipulaciones de tratados entre los dos países que en la actualidad existen o que en lo futuro puedan existir sobre la materia de esta Convención.

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

ARTÍCULO XXV

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

ARTÍCULO XXVI

Una vez firmada esta Convención por los Plenipotenciarios de las Partes Contratantes será ratificada por los respectivos Go-

biernos y las ratificaciones serán canjeadas en Washington a la mayor brevedad posible.

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

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

(fdo.) *P. Buneau-Varilla.*

John Hay

BIBLIOGRAFIA

ARRIBAT, J. M., *Le Détroit de Magellan au point de vue international* (Paris, 1902).

ALVAREZ, A. "Histoire diplomatique des Républiques américaines et La Conférence de México," *Revue général de droit international public*, tome ix.

Annals of The American Academy of Political and Social Science. (July, 1903).

ANTOKOLETZ, D., *La doctrine de Monroe et L'Amérique Latine* (Paris, 1905).

AUSTIN, JOHN, *Lectures on Jurisprudence on the Philosophy of Positive Law* (London, 1904)

BONFILS HENRY, *Manuel de droit international public.* (inquiéme édition. Par Paul Fauchille (Paris, 1908).

BRIDGE, SIR CYPRIAN, "Naval Strategy and the Panama Canal," artículo en *The Times* (South American Supplement), November 29, 1910).

BUNAU-VARILLA P., "La question de Panamá," Artículo en *Le Nouvelle Revue*, April 15, 1904.

CALVO, CHARLES, *Le Droit international théorique et pratique.* (cinquéme édition, 1887-95).

CANAL DE PANAMA, *Documentos relacionados con este asunto que se publican por orden del Senado de la República* (Bogotá, Imprenta Nacional, 1903).

DAVIS, GEORGE W., "Fortifications at Panama," *The American Journal of International Law*, Vol. III.

DE BUSTAMANTE, "Le canal de Panama et le droit international," *Revue de droit international et de legislation comparée*, tome XXVII.

DELARUE DE BEAUMARCHAIS, *La doctrine de Monroe* (Paris, 1897).

DESCAMPS, BARON E., *La neutralité de la Belgique au point de vue historique, diplomatique, juridique et politique* (Bruxelles, Paris, 1902).

Diplomatic Correspondence of the United States.
Foreign Relations of the United States.

GARCÍA-MÉROU, M., *Historia de la diplomacia americana-Política internacional de los Estados Unidos* (Buenos Aires, 1904).

HAGERUP, F., *La neutralité permanente* (Paris, 1905).

HAINS, PETER C., "The Neutralisation of the Panama Canal", *The American Journal of International Law*, Vol. III.

HENDERSON, J. B. *American Diplomatic Questions* (New York, 1901).

HIGGINS, A. PEARCE, *The Hague Peace Conferences* (Cambridge, 1909).

HOLLAND, T. E., *Studies in International Law* (Oxford, 1898).

HOLLS, G. F. W. *The Peace Conference at the Hague and its bearing on International Law and Policy* (New York, 1900).

HUBERICH, C. H. *The Trans-Isthmian Canal* (Austin, Texas, 1904).

KEASBEY, L. M. *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine* (New York, 1896).

KNAPP, H. S., "The Real status of the Panama Canal as regards Neutralisation," *The American Journal of International Law*, Vol. IV.

LATANÉ, JOHN H., *Diplomatic Relations of the United States and Spanish America* (Baltimore, 1900); "The Neutralisation Features of the Hay-Pauncefote Treaty," *Annual Report of the American Historical Association*, 1902.

LAWRENCE, T. J., *Principles of International Law*, 4th edition (London, 1910); *Essays on International Law.*

MARTENS, F. DE, "La neutralisation du Denamark," en *La Revue des Deux Mondes, November* 15, 1903.

Messages and Papers of the Presidents of the United States.

MÉRIGNHAC, A., La doctrine de Monroe á la fin du xix^e siécle," *La Revue du droit public*, Mars-Avril, 1896.

MOORE, JOHN BASSET, *A Digest of International Law*, 1906.

MOYE, M., "L'imperialisme américan et la doctrine de Monroe," *La Revue général de droit international public*, tome XII.

New York Herald, September 10, 1903.

OPPENHEIM, L., *International Law* (London, 1905).

Parliamentary Papers 1901 (Cd. 438).

QUIJANO OTERO, J. M., *Informe sobre el Canal de Panamá* (Bogotá, 1875).

ROSSIGNOL, L. M., *Le Canal de Suez* (Paris, 1898).

ROUGIER, A., "La République de Panama," *La Revue général de droit international public*, tome xü.

SULLIVAN, G. H., and CROMWELL, W. N., *Compilation of Executive and Diplomatic Correspondence relative to a Trans-Isthmian Canal in Central America* (New York, 1903).

SCOTT, J. B., "The United States and Latin America," *The Times*, (South American Supplement), November 29, 1910.

SULLIVAN, J. T., *Report of Historical and Technical Information relating to the Problem of Interoceanic Communication by way of the American Isthmus*, 1883.

The Times, June 1, 1910, and November 29, 1910 (South American Supplement).

TRAVIS, I. D., *The History of the Clayton-Bulwer Treaty*, 1900.

VIALLATE, A., *Essais d'histoire diplomatique américaine* (Paris, 1905).

WESTLAKE, JOHN, *International Law*, Part 1 (Cambridge, 1904).

WHARTON, *Digest of International Law of the United States.*

WHEATON, *Elements of International Law*, Dana's edition.

WHITELEY, J. G. "Les traités Clayton-Bulwer et Hay - Pauncefote," *La Revue général de droit international public*, tome üí., 2e série.

WOOLSEY, T. S., "Suez and Panama - A Parallel," *Annual Report of the American Historical Association*, 1902.

Nota del Traductor:

A la interesante bibliografía de la edición inglesa, se ha considerado conveniente agregar algunas obras importantes publicadas casi -todas después de 1911.

ALFARO. RICARDO J. *Historia documentada de las negociaciones para la celebración del Tratado de* 1926. Panamá. Editorial Universitaria.

ALFARO, RICARDO J. "Status internacional de la Zona del Canal de Panamá". Ricardo J. Alfaro *et. al. Panamá y los Estados Unidos de América ante el problema del Canal.* Panamá, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad de Panamá, Imprenta Nacional, 1966, págs. 57-64.

AROSEMENA G., DIÓGENES A. *Historia Documental del Canal de Panamá.* Panamá: Universidad de Panamá, Imprenta Nacional, 1962.

BENEDETTI, ELOY. *Tres ensayos sobre el Canal de Panamá.* Panamá: Ediciones Nuevos Rumbos, 1965.

BISHOP, JOSEPH BUCKLIN. *The Panamá Gateway.* New York: Charles Scribner's Sons. 1913.

BUNAU VARILLA, PHILLIPPE. *Les* 19 *Documents Clés du drama de Panamá* (París. 1938).

BUNAU-VARILLA. PHILLIPPE. *The Great Adventure of Panama* (New York, 1920).

DUVAL JR., MILES *P. Cadiz to Cathay* (Stanford, 1940).

DUVAL JR.. MILES P. *And the Mountains will move* (Stanford, 1947).

DZIUK, AUGUSTO. *La internacionalización del Canal de Panamá.* (Panamá, 1934).

EALY, LAWRENCE O. *The Republic of Panama in World Affairs,* 1903-1950. Philadelphia: University of Pennsylvania. 1951.

GARAY, NÁRCISO. *Panamá y las guerras de los Estados Unidos* (Panamá, 1930).

HARDING. EARL. *The Untold Story of Panama.* New York: Athene Press, 1959.

JOHNSON, E. R. *The Panama Canal and Commerce* (New York and London, D. Appleton and Company, 1916).

JOHNSON, W. *Four Century of the Panama Canal* (New York. 1906).

LODGE, HENRY CABOT. *The Panama Canal and Our Relations with Colombia.* Senate Publication No. 471. Washington Government Printing Office. 1914

MCCAIN, WILLIAM D. *The United States and the Republic of Panama* (Durhan, North Carolina, 1937).

MINER, DWIGHT. *The fight for the Panama Route.* New York, 1940,

MORALES, EUSEBIO A. *El Tratado del Canal, en Ensayos, Documentos y Discursos* (Panamá, 1928).

MACK. GERSTLE. *The Land Divided* (New York. 1944).

PADELFORD. NORMAN J. *The Panama Canal in Peace and War* (New York, 1943).

SAENZ, VICENTE. *Nuestras vías interoceánicas.* México, Editorial América Nueva, 1957.

SIEGFRIED, ANDRÉ. *Suez et Panama et les routes maritimes mondiales* (New York, 1940).

SULLIVAN. G. H. and WILLIAM NELSON CROMWELL. *Compilation of Executive and Diplomatic Correspondence Relative to a Canal in Central America.* New York, 1903.

TERÁN, OSCAR. *Del Tratado Herrán Hay al Tratado Hay Bunau-Varilla.* Panamá, 1934-1935.

The Story of Panama. Hearing U. S. House of Representatives (Washington, 1913).

The Panama Canal and our Relations with Colombia (Washington, Diplomatic History of the Panama Canal. (Washington, 1914).

U. S. The Isthmian Canal Commission. *Digest of the Executive Orders, Resolutions of the Isthmian Canal Commission, Circulars of the Chairman and Chief Engineer.* March 22, 1904 to April 1, 1907. Washington: Government Printing Office. 1908.

VÁSQUEZ. PUBLIO A. *La personalidad internacional de Panamá* (Panamá, 1933). Boletín de la Academia Panameña de la historia, Año 1.

WHITTUCK, EDWARD ARTHUR. *International Canals.* London, H. M. Stationery Office. 1920.

CONTENIDO

Dos palabras. 5

Prólogo de la segunda edición castellana 7

Prefacio de la edición en inglés 9

Introducción 15

PARTE I

LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANAL INTEROCEÁNICO

Capítulos: PÁGINAS

I Actitud original de los Estados Unidos de América en la cuestión canalera 25

II El tratado Clayton-Bulwer de 1850 43

III Proposición formulada por los Estados Unidos en torno al control del canal 55

IV El canal como empresa gubernamental 75

V El canal interoceánico y la Doctrina Monroe 93

PARTE II

STATUS JURIDICO DEL CANAL DE PANAMA . . . 109

I Neutralización 111

II Principios generales que afectan la neutralización de las vías acuáticas 125

III Factores que contribuyen a dar *status* internacional al Canal de Panamá 135

IV Tratados que establecen la neutralización del Canal de Panamá 143

V Comparación entre el *status* jurídico del Canal de Suez y del Canal de Panamá 155

VI Fortificación del Canal de Panamá 171

VII Conclusiones 187

ANEXOS 195

I. Tratado de paz, amistad, navegación y comercio entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, firmado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846 195

II. Tratado entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña para facilitar y proteger la construcción de un canal entre los océanos Atlántico y Pacífico y para otros países (Clayton-Bulwer de 1850) 199

III. Convención de Constantinopla sobre la libre navegación del Canal de Suez. 207

IV. Tratado entre los Estados Unidos de América y la Gran Bretaña para facilitar la construcción de un canal (Hay-Pauncefote de 1901) 215

V. Tratado entre Panamá y los Estados Unidos de América sobre la construcción de un canal interoceánico. (Convención del Canal Istmico del 18 de noviembre de 1903) 221

BIBLIOGRAFIA 235

INDICE ANALITICO

Ley Spooner, 82, 85—6.
Actos de hostilidad:
no son permitidos en el canal, 148.
Adams, Señor: Ministro de los Estados Unidos en Londres, 58.
Alaska:
tierras y aguas circunvecinas reclamadas por Rusia, 20, 98.
Amador Guerrero, Doctor Manuel: 90.
América Central:
dominio de España sobre, 17;
independencia de, 27;
envió un Ministro a Washington, 28;
Proyecto holandés de un canal por, 29 et seq.
amenaza británica sobre, 45.
Ver además, Nicaragua.
Arbitraje:
no fué aceptado por los Estados Unidos para solucionar las dificultades surgidas del Tratado Clayton-Bulwer, 52.
Argentina:
en relación con el Estrecho de Magallanes, 117, 121, 177.
Arthur, Presidente: 72—73.
Australia:
en la posición más accesible desde los puertos de la costa Atlántica de América, 138.
Ayon: Véase Tratado Dickinson-Ayon.
Beaupré, Señor: Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, 85, 86, 87.
Bélgica:
es neutralizada, 115, 178.
tiene armas con propósitos defensivos, 175, 178.
Belice: 45.
Biddle, Señor Charles:
comisionado para hacer investigaciones en el Istmo, 31.
Bidlack, Señor: *Chargé d'affaires* de los Estados Unidos en Bogotá, 35.
Blaine, Señor, Secretario de Estado:
sobre la política de los Estados Unidos en relación con el canal, et seq., 101—2, 141.
sobre la Convención Clayton-Bulwer 68, 69, 102.
sobre neutralidad del canal, 102—3.
Bloqueo:
las naves que usen el canal no estarán sujetas a bloqueo, 146, 147.
Boston, el: 91.
Buchanan, Señor:
sobre la política de la Gran Bretaña en América Central, 47.
sobre la Convención Clayton-Bulwer, 52.
Bulwer, Sir Henry Lytton, Embajador Británico en Washington:
Sr. Clayton le solicitó entrar en negociaciones, 49.
terminó la Convención Clayton-Bulwer, 50.
Bunch, Señor: *Chargé d'affaires* Británico en Bogotá, 61.
Buren, van, Presidente: 32, 33.
California:
adquirida por los Estados Unidos y su efecto en el tránsito a través del Istmo, 33.

Cámara de Representantes:
Resoluciones sobre el canal interoceánico, 32, 63—4.
solicita la abrogación de la Convención Clayton-Bulwer, 64.
Canal, interoceánico:
Sr. Clay en: 28, 29.
Holanda y el, 29;
Proposición de Nicaragua sobre el, 30;
discutido en el Senado, 31, 64;
discutido en la Cámara de Representantes, 32, 64;
Estados Unidos no deseaba su control, 29, 30, 48, 72;
Cuál sería su posición en la opinión de Polk, 37;
en referencia con la Convención de Clayton-Bulwer, 50;
cómo concibió su control el señor Marcy, 53;
Sr. Hise y el, 47;
cuál sería su posición en el punto de vista del General Taylor, 48;
Los Estados Unidos deseaba su control, 53, 54;
en el mensaje del Presidente Hayes, 62;
el punto de vista del señor Evarts sobre, 62;
punto de vista del Presidente Cleveland, 73, 78;
como empresa gubernamental, 78;
y la Doctrina Mohroe, 99;
interés general sobre, 128, 141;
considerado, por algunos, como estrechos naturales, 129;
en la misma posición de las aguas territoriales, 129;
su analogía con ríos internacionales, 130;
su relación con el derecho internacional, 130; et seq.
su posición en relación a la dirección gubernamental, 132;
su posición geográfica, 138;
su historia, 139, 190;
como fué visto por América Latina, 142;
construído bajo los auspicios de los Estados Unidos, 81, 147;
Ver también Canal de Panamá.
Canal de Panamá:
su status jurídico no puede ser entendido sin estudiar la política de los Estados Unidos, 18, 20;
su neutralización es influída por el interés de los estados interesados en la cuestión canalera, 18;
proyecto del Sr. Seward, 58;
la compañía Francesa, 60, 61, 62, 73, 78, 82;
su control obtenido por los Estados Unidos, 91;
su posición geográfica, 138;
su historia, 139;
interés general, 141—2;
su importancia internacional, 142—58;
su neutralización declarada por Nueva Granada, 139;
las rutas marítimas fueron acortadas, 138;
neutralizado por el tratado Hay-Pauncefote, 152;
neutralizado por la Convención Hay-Bunau-Varilla, 152;
comparado con el Canal de Suez, 157, et seq.;
su posición estratégica, 158—59;
su neutralidad fijada por Nueva Granada, 139, 140, 158.
Canal de Suez:
declarado neutral por el Khedive, 90, 158;

la convención no hablaba de "neutralización", 123;
opinión de algunos escritores, 140;
comparado con el Canal de Panamá, 157.
Cañas, Antonio José:
Ministro centroamericano en los Estados Unidos, 27;
su proposición para un canal, 27.
Canning, Señor, 97, 98.
Captura:
prohibida en el canal, 146.
Cass, Señor, Secretario de Estado:
sobre la neutralidad del Istmo de Panamá, 67.
Cerda, Manuel Antonio de la:
propuso un proyecto de un canal, 27.
Chile:
su relación con respecto al Estrecho de Magallanes, 117, 122, 177.
su relación con la empresa gubernamental,
Clarendon, Lord:
adquisiciones por parte de los Estados Unidos de algunos puntos en la América Central, 59.
Clay, Señor:
su política con relación al canal interoceánico, 28.
no expresó una opinión acerca de la protección y seguridad del canal, 29.
Clayton-Bulwer, Convención: 45 et seq;
no permitió fortificaciones sobre el canal, 50;
"comprometedora alianza", 58;
su derogación demandada por el Congreso, 64;
un valladar al desarrollo de la Doctrina Monroe, 64, 100;
su existencia ignorada por el Sr. Blaine, 67—8;
discutida por el Sr. Blaine, 70;
aprobada por Cleveland, 73, 78;
proyecto de modificación aceptado por Gran Bretaña, 80;
sus objeciones fueron retiradas, 81, 147;
"principio general" de neutralización presentado por, 50, 145-7;
reformada, no fué abrogada por el Tratado Hay-Pauncefote, 147;
sus disposiciones en detalle en el anexo II.
Clayton, señor:
su proposición en torno al tratado con Gran Bretaña, 49;
su falta de visual al negociar la Convención Clayton-Bulwer, 50.
Cleveland, Presidente:
su política liberal, 73, 78.
Colombia:
tratado con los Estados Unidos para un canal, 59, 60;
concesiones a una Compañía Francesa, 61;
se negó a acceder a las demandas del señor Evarts, 62;
interesada en la neutralidad de Panamá, 67;
firmó un tratado con los Estados Unidos, (1903), 82;
se negó a ratificar un Tratado, 84, 85, 86;
Véase también a Nueva Granada.
Colón:
busca una ruta para llegar a Asia por América Central, 17.
Compañías Canaleras:
Véase proyectos canaleros.
Conferencia Pan-Americana:
sobre el canal interoceánico, 141—42.

Congreso de los Estados Unidos:
discute la cuestión del Canal, 31;
acerca de la Convención Clayton-Bulwer, 64.
Congreso de Panamá, 28.
Convención de Constantinopla:
no menciona neutralización, 123, nota;
adoptada como modelo para el Tratado Hay-Pauncefote, 148, 157;
comparada con el Tratado Hay-Pauncefote, 161 et seq.;
alude a fortificaciones, 182;
sus disposiciones se dan en detalle en el anexo III.
Convención Hay-Bunau-Varilla:
fué firmada, 92;
contiene estipulaciones para la neutralización del canal, 152;
Forma en que considera lo relativo a las fortificaciones, 183;
detalle de sus disposiciones en el Anexo V.
Convención de La Haya:
y la Doctrina Monroe, 105:
y las fortificaciones, 184, 185.
Convención Hise-Selva, 47.
Control:
los Estados Unidos no lo deseaban con relación al Canal, 29, 33, 37, 41;
los Estados Unidos lo deseaban con respecto a Tehuantepec, 33;
no es permitido por la Convención Clayton-Bulwer con relación al tránsito transístmico, 50, 52;
los Estados Unidos lo deseaban con relación a la ruta de Panamá, 53, 54, 58, 59, 61, 65—66;
obtenido por los Estados Unidos en relación con el Canal de Panamá, 90—91, 133.
Corfú: 116, 177.
Dana, Señor:
sobre la Doctrina Monroe, 96—97.
Departamento de Estado:
los cambios de su política, 18;
solicitaba información con referencia a un canal, 28;
su interpretación del Tratado de 1846, 39 et seq.;
en dificultades por virtud de la política británica en América Central, 47;
Véase también Estados Unidos, los.
Derecho de Guerra:
no puede ser ejercido en el canal, 148.
Derecho Internacional:
relacionado con política e historia diplomática, 19;
Basada en el consensus de los estados civilizados, 19, 118;
desatendido por el señor Blaine, 69.
y las declaraciones unilaterales de estado, 121;
y el Estrecho de Magallanes, 117, 122, 177;
y los canales interoceánicos, 127, 131, 133;
permite armamentos en las regiones neutralizadas, 176;
regula la guerra, 176;
no ha tenido el mismo desarrollo que el derecho privado, 176;
y la Doctrina Monroe, 104—107;
tendencias modernas, 190, 194.

Detención:
las naves que usen el Canal no serán detenidas, 146;
a personas y propiedades empleadas en el Canal, 146.
Dickinson-Ayon, Tratado: 59.
Dixie, el: 91.
Doctrina Monroe:
en las conferencias de la Haya, 105;
no forma parte del derecho internacional, 105—7;
su significado original, 20, 21, 98;
su flexibilidad, 21, 60, 62, 102, 104;
no sufrió modificaciones profundas en el tiempo del señor Clay 29;
violada por el señor Seward, 40;
el pueblo americano recurrió a ésta debido a las agresiones británicas contra América Central, 46;
no se tomó en cuenta en la Convención Clayton-Bulwer, 52, 54;
adquirió importancia, 58;
cómo fue interpretada por el Presidente Hayes con relación a los proyectos canaleros, 62;
su desarrollo demoró por el tratado Clayton-Bulwer, 64;
interpretada por el señor Blaine, 66;
Suponía descansar sobre la conservación propia, 96, 99, 103;
como fue entendida por el señor Dana, 96—7;
empleada como medio para extender el poder de los Estados Unidos, 103.
España:
intentos para abrir un canal en Centro América, 17;
las proposiciones de la Santa Alianza, 20, 97;
tentativa de mandar tropas a través del Istmo de Panamá, 41.
Estaciones abastecedoras:
deseadas por los Estados Unidos en la Isla Tigre, 58.
Estados Unidos:
su política debe ser estudiada para conocer el status jurídico del Canal de Panamá, 18, 20;
su actitud original con respecto al canal, 27 et seq.;
invitado al Congreso de Panamá, 28;
primer anuncio de su política con respecto al canal interoceánico, 28;
le fue ofrecida prioridad de derechos para la construcción de un canal por Nicaragua, 31;
su política de *laissez-faire*, 33;
concluyó un tratado con Nueva Granada acerca del tránsito transístmico, 34;
no buscó el control del tránsito tranístmico durante el tiempo de la Presidencia de Polk, 37;
no buscó ventajas exclusivas en la firma del Tratado con Nueva Granada, 38;
pretendió obtener la cooperación de Gran Bretaña y Francia para una ocupación conjunta del Istmo de Panamá, 40;
en dificultades con Gran Bretaña, 46 et seq.;
su intención al firmar la Convención Clayton-Bulwer, 50;
obligado a no adquirir el control sobre la comunicación interoceánica, 50—52;
garantizó la neutralidad de un canal por cualquier ruta, 50, 51;

no estaba satisfecho con los términos del Clayton-Bulwer, 52;
pretendió obtener el control sobre la ruta de Panamá, 53, 54, 58, 59;
descontento con la concesión colombiana a la Compañía Francesa, 62—3;
su política enunciada por el señor Blaine, 65, 66;
propuso a Gran Bretaña la modificación del Tratado Clayton-Bulwer, 80;
adquirió el control de la ruta de Panamá, 91, 133;
su posición en lo relativo al Canal, 149-51, 162-7, 181 et seq.;
su posición con respecto a la fortificación del canal, 181—6.
Estrecho de Magallanes, 117, 122, 177.
Evarts, señor, Secretario de Estado:
en la cuestión del canal, 62, 63, 140;
en la Compañía Francesa, 62, 101.
Fortificaciones:
permitidas por la Convención Hise-Selva, 47;
prohibidas por la Convención Clayton-Bulwer, 50;
en el Canal de Panamá, 173 et seq.;
en las Islas Jónicas, 177;
en las costas del Mar Negro, 176;
en el Estrecho de Magallanes, 177;
la opinión del Profesor Moore, 178;
la opinión del Profesor Latané, 178, 179;
la opinión del señor Hains, 178;
la Convención Hay-Bunau-Varilla, 183;
en Suez, 179;
no mencionadas por Hay-Pauncefote, 180, 184;
la Convención de La Haya, 184—185;
en Panamá, 173 et seq.
prohibidas en ciertas partes de Marruecos, 185, nota;
no pugnan con la neutralización, 186, 193 et seq.
Francia:
se espera que el Presidente Polk garantice la neutralidad del Istmo, 36—37;
se negó a aceptar invitación de los Estados Unidos con relación a la ocupación conjunta del Istmo de Panamá (1862), 39—40.
Frelinghysen, Señor, Secretario de Estado:
en la Convención Clayton-Bulwer, 71—2, 102—3;
en las cuestiones del canal, 71, 141.
Frelinghuyen-Zavala, Tratado: 72.
Gama, Vasco de: descubrió el Cabo de la Buena Esperanza, 17.
Garfield, Presidente: 64.
Grant, Presidente: 60, 100.
Granville, Lord:
en las cuestiones del Canal, 68;
en la política Británica con relación al canal, 70—71;
en la Doctrina Monroe, 72;
en el reclamo de los Estados Unidos para fortificar el Canal, 102.
Gran Bretaña:
sus designios temidos por Nueva Granada, 36;
esperaba que el Presidente Polk garantizara la neutralidad del Istmo de Panamá, 36, 67;

fué solicitada por los Estados Unidos para garantizar la neutralidad del Istmo de Panamá, 38;
negóse a cooperar con los Estados Unidos para ocupar el Istmo de Panamá, 40;
sus esfuerzos por ensanchar sus posesiones en América Central, 45, 46;
tomó posesión de San Juan del Norte, —la llave del canal por Nicaargua, 46;
sus dificultades con los Estados Unidos debido a su política en la América Central, 46 et seq.;
se posesionó de la Isla Tigre, 49;
se impuso, junto con los Estados Unidos, la protección y neutralidad del canal, 50;
extendió su protección a las comunicaciones existentes a través del Istmo, 50, 51;
nunca tuvo control sobre el canal, 51, 52;
envió comisionado especial a América Central, 53;
su interés en el canal se iguala al de los Estados Unidos, 70;
aceptó una proposición para la modificación de la Convención Clayton-Bulwer, 80, 81;
fué invitada a la Santa Alianza, 97;
su interés en el canal interoceánico, 141;
no dió poder a los Estados Unidos para desatender la neutralidad del canal por defensa nacional, 151;
sobre el paso de Suez en tiempo de guerra, 161;

Grecia:
con relación a las Islas Jónicas, 177;

Greytown:
tomado por McDonald, 45.

Guerra Civil: 54, 58.

Guerra Ruso-Turca:
la neutralidad de Suez, 161.

Hains, Señor Peter G.:
citas, 153, 178;

Harrison, Presidente:
sobre las cuestiones del canal, 78.

Hay, Señor, Secretario de Estado: 82.

Hayes, Presidente:
sobre la política canalera de los Estados Unidos, 62, 102, 140.

Herrán, Señor:
Ministro Plenipotenciario de Nueva Granada en los Estados Unidos (1862), demandó ayuda para la protección de Panamá, 39, 40;
su opinión sobre la protección del Istmo por los Estados Unidos, 41.

Higgins, Dr. A. Pearce:
citas, 106.

Hise, Señor:
enviado por los Estados Unidos como agente especial a América Central, 47;
sus actos desconocidos por los Estados Unidos, 48, 54.

Holanda:
interesada en los asuntos hispanoamericanos, 29, 30;
su proyecto de un canal por Nicaragua, 30—6.

Holland, Profesor:
cita, 114.
Honduras: 58.
Huberich, Señor:
sobre el proyecto holandés de un canal, 30.
Huribuk, Señor Stephen A.:
Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, 60.
Incidente panameño de 1856, 53—54.
Islas Jónicas: 116, 177.
Isla Tigre:
tomada por Gran Bretaña, 49;
deseada por Estados Unidos, 58.
Istmo de Panamá:
su neutralidad garantizada por los Estados Unidos, 34;
véase también Canal de Panamá.
Jackson, Presidente, 30, 31, 33.
Japón:
las rutas marítimas de los puertos americanos en el Atlántico acortadas por el Canal de Panamá, 138.
Jeffrey, Señor:
Ministro de los Estados Unidos en Holanda, 30.
Lansdowne, Lord:
sobre la defensa del Canal, 182.
Latané, Profesor:
sobre la neutralización del canal, 139, 194;
sobre fortificaciones, 178.
Lawrence, Doctor:
sobre el tratado Hay-Pauncefote, 192.
Lawrence, Señor:
Ministro de los Estados Unidos en Londres, 38, 49.
Lesseps, M. de: 61, 141.
Livingston, Señor, Secretario de Estado: 30.
Mallarino, Señor:
sobre los mandatos británicos en la América Central, 35.
Marcy, Señor:
consiguió el control de la ruta Panamá por los Estados Unidos, 53, 54, 106.
Mar Negro: 116, 176.
Marroquín, Dr., Presidente de Colombia: 83, 84.
Martens, M. F. de:
sobre neutralización, 120.
McDonald, Señor, Superintendente de Belice:
tomó San Juan del Norte en nombre de Gran Bretaña, 45.
McKinley, Presidente:
sobre las cuestiones del canal, 79;
Mercer, Señor C. F.:
presentó al Congreso un informe sobre la apertura del Canal, 32.
México:
negó dar a los Estados Unidos el derecho exclusivo de paso por

Tehuantepec, 33;
protestó de la proposición de los Estados Unidos relativa a la ocupación del Istmo de Panamá, 40;
derrotado por los Estados Unidos, 33, 58.

Monroe, Presidente:
Véase Doctrina Monroe.

Moore, Profesor:
sobre fortificaciones, 178.

Mosquera, Generalí
envió una fuerza armada para que ocupara el Istmo de Panamá, 39.

Mosquitia: 49.

Nashville: 91.

Neutralidad:
definida, 114;
mencionada por primera vez en relación con el canal interoceánico, 30;
garantizada al Istmo de Panamá por los Estados Unidos, 34;
interpretada por el Presidente Polk con respecto al Istmo, 36;
interpretada por la Secretaría de Estado, 38;
interpretada por el Procurador General de los Estados Unidos con relación al Istmo, 41;
en el Tratado entre Colombia y los Estados Unidos, 59;
concebida por M. de Lesseps, 61, 141;
concebida por Colombia, 65;
concebida por el señor Blaine, 67, 69;
provista por el Tratado Hay-Pauncefote, 91;
en el Tratado Hay-Bunau-Varilla, 91;
concebida como un principio de imparcialidad, 113—14;
Véase también neutralización.

Neutralización:
en el Tratado con Nueva Granada, 34, 41;
progresa con la Convención Clayton-Bulwer, 52;
su significado no fue claro, 41;
definida, 114;
otorgada a Bélgica, Suiza y Luxemburgo, 115;
en la Convención de Ginebra, 116;
otorgada en el caso del Mar Negro, 116, 176;
en el Estrecho de Magallanes, 117, 122, 177;
en las Islas Jónicas, 116, 177;
en el Canal de Suez, 117;
el concepto, 118-19;
como fue concebida por M. de Martens, 120;
en el derecho internacional, 122;
decretada por Nueva Granada con respecto a la ruta de Panamá, 139, 140.
no puede derogar el derecho de la propia defensa, 175.
Véase también neutralidad, 130.

Neutralización, "Principio General de" 50—51, 145—47 1949, nota

Nicaragua
información solicitada para un canal, 28;

proyecto holandés de un canal, 30;
proposición generosa sobre la construcción del canal por los Estados Unidos, 31;
Gran Bretaña la desposeyó de San Juan del Norte, 45;
firmó un tratado con los Estados Unidos para la coonstrucción de un canal (1849), 47, 54;
su integridad garantizada por los Estados Unidos, 48.

Nueva Granada:

con referencia a una Resolución del Senado de los Estados Unidos, 31;
tratado con los Estados Unidos para la neutralidad del Istmo de Panamá, 34;
demandó ayuda a los Estados Unidos para proteger al Istmo de Panamá de revoluciones, 40;
negó conceder el control de la ruta de Panamá a los Estados Unidos, 54;
declaró la neutralización del Canal de Panamá, 139, 140.

Nueva Zelandia:

distancia de Nueza Zelandia a Europa acortada por el Canal de Panamá, 138.

Obaldía, De, señor: 90.

Oppenheim, profesor:

sobre neutralización, 178;
sobre el Canal de Panamá, 194.

Oregón: 79.

Palmerston, Lord:

negó retirar el protectorado británico sobre la Mosquitia, 49.

Pauncefote, Lord, 80

Paxos 1166.

Poderíos europeos:

prohibida la colonización, la extensión de sus sistemas y opresión de las Repúblicas Americanas, 20—21.

Polk, Presidente:

intentó obtener para los Estados Unidos el derecho exclusivo de tránsito por Tehuentepec, 33;
sobre el Tratado con Nueva Zelandia, 35, 36, 67;
completó la política de Clay con respecto al Canal, 37.

Proposición:

por América Central para la construcción de un canal, 27—28;
por Nicaragua a los Estados Unidos, 31;
del señor Mercer para la construcción de un canal, 32;
del señor Mallarino para la protección del Istmo, 35;
a Sir Henry Bulwer por el señor Clayton con relación a asuntos centroamericanos, 49;
sel señor Marcy a Nueva Granada, 53—54;
de los Estados Unidos para la adquisición de la Isla Tigre, 58;
para la modificación de la Convención Clayton-Bulwer, 80.

Protección;

se extendió a las rutas interoceánicas, 50, 51, 52, 146, 147.
para el Canal de Panamá, 159.

Proyectos canaleros:
el plan holandés, 29;
discutidos en el Congreso de Panamá, 28;
por Nicaragua, 28, 30, 72, 78, 82;
por Honduras, 58;
por Tehuantepec, 33, 61;
poor Panamá, 59, 61, 81;
la Compañía Francesa, 61, 63, 72, 78, 81.
República de Panamá
conatos independentistas, 86, 87—9;
declaró su independencia, 90;
es reconocida su independencia por los Estados Unidos, 91;
hizo un tratado con los Estados Unidos, 91;
cómo fue afectada por la neutralización del Canal, 152—53.
Resolución:
sobre el canal interoceánico, 31—2, 64.
pidiendo la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer, 64.
Reyes, General: 90.
Roosevelt, Presidente:
sobre la negación colombiana a ratificar el tratado de 1903, 83—87;
sobre la construcción del Canal de Panamá, 133; nota.
Rusia:
sus aspiraciones en Norte América, 20, 98;
su libertad de acción en el Mar Negro, 116—17, 176—7;
sobre la navegación del Canal de Suez, 161.
San Juan del Norte:
tomado por McDonald, 45.
Santa Alianza:
intentó ayudar a España contra las Repúblicas de América del Sur, 21, 96, 97, 98.
Savoy: 116—17.
Selva: Véase Convención Hise-Selva.
Senado de los Estados Unidos:
Resoluciones sobre el canal interoceánico, 31, 64;
demandó la anulación del Tratado Clayton-Bulwer, 664.
Seward, Señor:
en torno a la Doctrina Monroe, 40;
su política agresiva, 57 et seq., 100—1.
Suiza:
neutralizada, 115, 178;
mantiene ejércitos para su propia defensa, 175, 178.
Taylor, General:
su política con respecto al canal, 48.
Tratado:
entre Nueva Granada y los Estados Unidos (1846), 34;
el Clayton-Bulwer, 45 et seq. (Véase Clayton-Bulwer);
la Convención Hise-Selva, 47;
el Dickinson-Ayon (1868), 57—8;

entre Colombia y Estados Unidos (1869), 58;
entre Colombia y Estados Unidos (1870), 59;
el Frelinghuysen-Zavala (1884), 73;
el Hay-Pauncefote (1900), 81;
el Hay-Pauncefote (1901), 81; (Véase Hay-Pauncefote);
entre Colombia y los Estados Unidos (1903); 82—83;
entre Panamá y los Estados Unidos, 91; (Véase Hay-Buneau-Varilla);
entre Argentina y Chile, 116—7, 121, 176;
de París, 116, 176—7;
de Londres, 116—7
Véase también la Convención de Constantinopla.

Tratado Hay-Pauncefote:
firmado, 81;
su preámbulo, 145;
sobre "principios generales" de neutralización, 146—7
difiere a la Convención Clayton-Bulwer, 147;
adoptado como modelo de la Convención del Canal de Suez, 148;
resumen de sus provisiones, 148-149;
comparado con la Convención de Constantinopla, 161, et seq.;
no habla de fortificaciones, 180, 184;
detalle de sus disposiciones en el anexo IV.

Trist, Señor, Agente americano en Méjico, 33.

Viallate, M. Achille:
sobre la política del señor Clay, 29;
sobre las gestiones del Dr. Amador, 90.

Werweer, General:
formó una compañía para construir un canal por Centro América, 30.

Westlake, Profesor:
sobre el canal interoceánico, 191—3.

William, Señor:
Chargé d'affaires de Estados Unidos en Centro América, 28.

Zavala:
(Véase Tratado Frelinghuysen-Zavala).

(c) Derechos reservados
Impreso en Editorial
Litográfica, S. A.
1975

Harmodio Arias M.

Después de escribir este interesante ensayo que es parte de la tesis que presentó para optar por el grado de Doctor en Derecho, continuó sus estudios de la misma materia que sin duda aplicó luego con buen éxito en sus gestiones públicas y privadas.

Jurista de prestigio en el Continente, fue profesor de Derecho Internacional, Subsecretario de Relaciones Exteriores, Ministro de Gobierno y Justicia Encargado del Poder Ejecutivo y Presidente de la República. Intervino además en las negociaciones de los Tratados de 1936 y de 1955, celebrados entre Panamá y los Estados Unidos de América y fue miembro del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores de la República de Panamá.

COMISION DE DIVULGACION INTERNACIONAL
DEL CONSEJO NACIONAL DE LA EMPRESA PRIVADA

IMP. EDILITO, S.A. - PANAMA