

EL DRAMA DEL PACIFICO
Y
EL CANAL DE PANAMA

J O S E J A C I N T O R A D A

EL DRAMA DEL PACIFICO

—Y—

EL CANAL DE PANAMA

Prólogo del Profesor
Doctor Antonio Caso

Leguz Publishing

*Derechos reservados.
Tous droits de traduction, de reproduction.
réservés pour les pays.
All rights reserved.
Copyright by Leguz Publishing.
México, 1936.*

PRELIMINAR

El Doctor Don José Jacinto Rada, humanista que posee las lenguas modernas de la Europa culta, economista, diplomático y jurisconsulto, pone su atención sobre uno de los problemas fundamentales de la política internacional del presente: la pugna del Japón y los Estados Unidos de América; constante rivalidad temerosa que interese de preferencia a la América española; porque, precisamente, a través del Continente, se ejercita la ambición japonesa y encuentra a su paso el poderío de la gran Potencia americana.

¿Qué es el imperialismo? . . . La forma presente y eterna del «espíritu de dominación»; el ánimo de expansión basado en un movimiento interno de contentamiento y exaltación de lo propio; la sobreestima de sí mismo, que se produce al exterior en ánimo de someter a los otros. Individuos y naciones exaltan el egoísmo en esta forma espontánea de dominación. Ahora bien, japoneses y americanos están poseídos por el espíritu de

imperialismo; por esto luchan entre sí, porque una misma idea los subyuga; porque el éxito de sus respectivas naciones, basado en inteligente y tenáz egoísmo colectivo, desborda sobre océanos y continentes, para asegurar la obra del futuro; porque siguiendo la ley empírica del desenvolvimiento histórico de la cultura—como dijo con propiedad un político inglés—, «dentro de cincuenta años el centro de gravedad de la civilización estará en el Pacífico».

La historia clásica se desarrolló en las cuencas del Mediterráneo; comenzó en la más oriental de las tres y terminó en la más occidental. Obsérvese que el Mediterráneo es el golfo más grande del planeta. Ningún otro mar interior tan vasto como éste. ¡Como si, al iniciar la historia, no hubiera sido oportuno esparcir por el mundo la semilla de la cultura humana!

Aún no había desempeñado su papel preponderante en la obra secular de las gentes la península más occidental del Mediterráneo. Pero, sonaba puntualmente la hora de la ampliación definitiva de la Historia. La Atlántida iba a revelarse, merced al genio de un hombre y la audacia de un pueblo. El genio era Colón y el pueblo, España: ¡Plus ultra!...

España abría la era de la civilización atlántica. Pero, el impulso creador de la historia es por esencia incoercible. Así como el Mediterráneo resultó estrecho para abarcar la fuerza imperial

de la civilización, el Atlántico cederá su importancia actual, en no lejano día, al Pacífico. Los Estados Unidos y el Japón surcan ya, en pugna extraordinaria, su desdeñosa extensión.

El Doctor Rada somete al rigor de hábil criticismo la influencia de la política internacional del Japón en la de los Estados Unidos; prueba con acopio de datos y buena doctrina la dramática posición respectiva de ambos colosos: «La vieja política de anexión territorial de los Estados Unidos ha sido sustituida, a partir de los últimos lustros, por una política de captación económica de las fuentes de producción en países de incipiente organización interior. Esta expansión realizada por banqueros de Wall Street y auspiciada por el Departamento de Estado, no se ha realizado como un sistema de colonización de masas de inmigrantes sino en forma de oficinas técnicas, de comisiones de exploración, de sucursales de Bancos y de empréstitos de gobernantes. La colonización es originariamente europea, y el colono europeo se incorpora al país, forma su hogar y ama la tierra y se convierte en ciudadano práctico y efectivo de la nueva patria».

«El inmigrante japonés, como el americano, calculan siempre el inmediato beneficio a obtener en el suelo extranjero, para volver a su patria llevando consigo el caudal de sus ahorros, borrando el surco de su existencia en tierra extranjera. Tanto a uno como a otro los anima el mis-

mo espíritu, en ello se asemejan aun cuando uno y otro proceden de diferentes civilizaciones y culturas».

La América Latina recibe del distinguido intelectual peruano, interesante advertencia. Situados entre ambos imperialismos, el japonés y el americano, podríamos llegar a ser víctimas de idéntico espíritu de dominación.

Lo que estimamos sobre todo en la producción del Doctor Rada, es la lúcida objetividad de la exposición. Este es un libro de ciencia, no de imaginación ni de profecía; constituye un documento serio para elucidar los problemas que plantea. No se suma a la serie de admoniciones exorbitadas que constituye, a veces, sobre ciertas cuestiones internacionales, el contingente inútil de algunos escritores indolatinos o hispanoamericanos. Su lema podría ser el pulcro de Augusto Comte: «Saber para prever; prever para obrar».

ANTONIO CASO.

PRIMERA PARTE

LA EXPANSION

LA LUCHA DE DOS IMPERIALISMOS

Para esclarecer exactamente la influencia que la política del Japón ha ejercido en el desenvolvimiento de la política internacional de los Estados Unidos es menester considerar los esfuerzos gigantescos que revela la historia moderna del Imperio Nipón, cuyos resultados han producido la más grande inquietud y preocupación de los gobernantes americanos, al punto de haberse convertido en uno de los problemas más delicados de la política contemporánea de los últimos tiempos: la lucha por la hegemonía de dos imperialismos que se disputan palmo a palmo no sólo el comercio mundial sino la influencia definitiva del gobierno económico universal, el combate por el predominio de dos civilizaciones y de dos razas que se enfrentan día a día en una voluntad de superación, de dos intereses opuestos, de dos fuerzas que, preparadas cuidadosamente, se dirigen cada cual a sus objetivos.

Puede decirse que la historia de la civilización de los pueblos es una serie de trabajos continuos por introducir en la sociedad un sentido mayor de justicia, de libertad y de cooperación. Todas las naciones de Europa emergieron del feudalismo y a través de un conjunto de revoluciones de carácter social, comercial e industrial llegaron a la época del imperialismo económico. Este poder económico pasó primero de los terratenientes a los comerciantes y manufactureros para llegar más tarde al poder de los banqueros, nuevos monarcas de singular soberanía que supieron disponer de la suerte de los pueblos y avasallarlos con su potencia financiera y someterlos a su dominio. La fuerza de este fenómeno, que no reconocía fronteras, después de haber dominado la Europa Occidental hubo de desplazar sus capitales a otros continentes y en forma de exploraciones o de expediciones crea nuevas inquietudes que se convierten en intereses políticos que deben amparar los propios gobiernos imperialistas. El imperialismo económico se convierte así en colonizador y aventurero llevando consigo la corriente abrumadora del capitalismo y provocando conflictos por el predominio de los mercados. Tal ha sucedido con el imperialismo económico de Europa, con el imperialismo económico de los Estados Unidos y con el imperialismo económico del Japón.

EL JAPON, POTENCIA ECONOMICA

Ha sido verdaderamente singular el crecimiento vertiginoso de este país que se ha convertido en una de las potencias mundiales de mayor fuerza de expansión y de mayor concurrencia en la política internacional.

La historia nos muestra que este pueblo soportó por largo tiempo la influencia de la civilización china bajo el régimen de los Mikados. Cerca del siglo XII apareció un sistema semi-feudal un tanto similar a los de Europa, dividido en feudos gobernados por un jefe o daimyo que debía obediencia al Shogun o Emperador. En 1542 los portugueses desembarcan en el Japón y siete años después, una misión cristiana dirigida por San Francisco Javier produce una revolución religiosa en las masas y una profunda seducción en los espíritus, al extremo de ser expulsada por temor a la obra de «cristianización» de los expedicionarios. Desde entonces, el Japón se recluye y rehuye todo trato con el extranjero. Sin embargo, Inglaterra, Francia, Alemania hicieron tentativas por conquistar el país. Pero hasta 1866 en

que se produjo el derrocamiento del Shogun y se instala la nueva dinastía, el Japón había permanecido impenetrable a las potencias de Europa. Empero, en 1856 el Comodoro americano Perry llevó instrucciones del gobierno de los Estados Unidos para negociar con el Emperador, y aunque nada obtuvo, se envió poco después una misión presidida por Townsend Barris, en calidad de Cónsul, quien consiguió firmar un Tratado que debía regular las relaciones del Japón con los Estados Unidos hasta 1899. Estas expediciones americanas abrieron la puerta al Japón para entrar de lleno en la vida moderna utilizando todos los instrumentos de la técnica y de la experiencia de los hombres occidentales y convertirse pocos lustros después en potencia económica.

IMPERIALISMO DEL JAPON

El Emperador (Meiji) Mutsu-Hito que produjo la gran revolución de las dinastías en 1866, conocido en el extranjero con el nombre de Caballero y en el país como Shu-jo o Supremo Maestro o Tenshi Sama o Augusto Hijo de los Cielos, fué el gran reformador del Japón y el artífice de la grandeza industrial, militar y política de la nación.

Murió en 1912 y es considerado como una divinidad no sólo por el éxito de su reinado sino por la importancia de su testamento político y que es la referencia que ha servido a los gobernantes posteriores para continuar el plan de expansión.

Según la última voluntad del Emperador fallecido, el poderío del Japón debería asegurarse:

- 1o.—Con las adquisiciones de Formosa y la anexión de Corea.
- 2o.—Con la conquista de Manchuria, Mongolia y China; y
- 3o.—Con la posesión de las Islas del Mar del Sur.

En 1889 promulgó una constitución consultada con el Príncipe Bismarck, según la cual las fuerzas de mar y tierra dependían directamente del Emperador. De este modo se estableció un régimen de oligarquía militar bajo el dominio absoluto de una casta, consolidando el Tamato o el Imperio bajo la Dinastía de los Jimmu Temo. En el régimen administrativo tuvo la colaboración del Príncipe Ito y en el régimen militar la del Príncipe Yamagata, que son reconocidos como los fundadores del nuevo Japón y vistos por el sentimiento popular como semi-dioses del país.

Política de Conquista. - Tanaka Memorial

El Príncipe Ito asesinado por un patriota coreano, dejó las líneas generales de la política expansionista del Japón que fué convertida en plan de acción por su colaborador el Premier Tanaka, documento conocido con el nombre de «Tanaka Memorial» y que contiene los puntos secretos del movimiento de conquista y de invasión por las fuerzas japonesas. Este plan fué descubierto por el Intelligence Service del Gobernador de Manchuria Mariscal Chang Hsueh - Liang y su revelación causó, en 1931, una enorme sensación entre las potencias occidentales. Este programa condensa una política de sangre y hierro, la conquista absoluta de la China, la India, el Archipiélago, el Asia Menor, el Asia Central, el control soberano de todo el continente

asiático para preparar después la invasión de Rusia europea y del resto del Occidente, el Pacífico y los Estados Unidos. El Japón realiza lenta pero seguramente esta campaña para la cual el país se prepara y está advertido. Es el fundamento de lo que se ha llamado la «Doctrina Monroe Asiática» en lo que significa de exclusión de otras naciones, su no intervención en la dirección y administración de los negocios del Asia. Aprovechar la confusión en China y su desmembramiento, aceptar provisionalmente los estatutos políticos dictados por las naciones extranjeras, como el Tratado de las Nueve Potencias que defiende la integridad territorial de la China, convenir transitoriamente en el sistema de las «concesiones», de «la puerta abierta» y del «libre cambio» mientras ciertos «incidentes» en el interior de China provocan la intervención japonesa y la autonomía de las provincias del país en forma de protectorados japoneses. Estas son las bases centrales del famoso plan «Tanaka Memorial» cuyo descubrimiento ha creado una preocupación para las grandes potencias que tienen inmensos intereses en el Extremo Oriente.

¿Ha sido posible para el Japón realizar el plan expansionista del Tanaka Memorial?

Cuando las grandes naciones iniciaron su intervención en los negocios del Extremo Oriente, el Japón vivía en un estado de feudalismo primi-

tivo, pero en el curso de una generación llegó a renovar todo su sistema económico y social de acuerdo con los postulados del régimen capitalista occidental, equipándose al mismo tiempo de todos los instrumentos de la técnica moderna que le sirvieron para iniciar su vertiginosa carrera de expansión en el continente asiático. Así, la Isla de Formosa la adquirió después de la guerra con China y Corea cuya independencia prometió asegurar (1894-1895), Port Arthur y la mitad meridional de la Isla de Sakhalin después de la guerra ruso-japonesa (1904-1905). En 1910 se anexa definitivamente la Corea, utilizando un «Estatus» igual al establecido en Manchukuo y desde entonces queda establecido en el continente asiático consolidando sus derechos en la Manchuria Meridional y quedando bajo su dominio la vía marítima del Norte de la China, camino que condujo a los manchúes hace tres siglos hacia tan rica región, y por cuya posesión lucharon tanto la Rusia de los Zares y el Japón, hoy dueño de este inmenso territorio que lo lleva muy cerca de la Gran Muralla.

La adquisición de la Manchuria por el Japón le ha sido de una inmensa utilidad estratégica porque ha consagrado su protectorado sobre el Norte de la China y ha disminuído la influencia rusa protegiendo al mismo tiempo los puertos y desembarcaderos de Corea a los cuales ha unido por líneas férreas militares. A la Manchuria o Manchukuo se ha sumado últimamente la pro-

vincia china de Jehol sometida igualmente a un protectorado japonés. La obra de expansión, según los políticos nipones, no está sino en sus comienzos y hoy el esfuerzo y las miradas del país se dirigen hacia el Oeste con el fin de apoderarse de toda la Mongolia interior en donde algunos príncipes locales apoyados por agentes japoneses han reclamado su autonomía del Gobierno nacionalista de Nanking.

El avance expansionista del Japón ha dado margen a la protesta continua de los Estados Unidos y de las potencias de Europa que tienen inmensos intereses en el Extremo Oriente. A pesar de la resolución de la Sociedad de las Naciones sobre la conquista del Manchukuo, de la Comisión Lipton, del Tratado de las Nueve Potencias de la política de la «puerta abierta», de «las concesiones», del «libre cambio», los ejércitos japoneses continúan en su obra arrolladora de penetración y conquista en China. La entrada Sur de la China está dominada por la Gran Bretaña establecida en Hong-Kong y Shanghai en la desembocadura del Yang-Tse y por los Estados Unidos que tienen sus posesiones cercanas de las Filipinas. La Gran Bretaña posee, además, Singapore a unas 1,500 millas al Sur, Francia que domina en Indochina, es decir, posesiones europeas que de una manera u otra se hallan afectadas por el predominio japonés en el continente asiático.

Después de la Gran Guerra el Japón recibió en mandato las Islas que poseía Alemania en el Pacífico, al Norte del Ecuador. La inmensa importancia estratégica de esas posesiones se debe a su situación en la ruta marítima directa de los Estados Unidos a las Filipinas, punto extremo de los territorios americanos.

*Influencia del Japón en los Estados Unidos.
El Anti-Japonismo Americano.*

Desde que el Japón se incorporó a la vida moderna, grandes masas de inmigrantes japoneses invadieron el Oeste de los Estados Unidos y se establecieron como colonos produciendo inmediatamente una concurrencia en el trabajo manual y agrícola.

El salario barato de la mano de obra japonesa en la agricultura, en la industria y en el comercio, hizo bajar el nivel de los jornales de los obreros americanos, levantando inmediatamente un movimiento de protesta en los centros industriales de la región occidental de los Estados Unidos. Fueron declarados indeseables, no sólo por la competencia en el trabajo corporal sino por la vida nómada que al comienzo llevaba el obrero japonés, que poco a poco se establece y adquiere grandes propiedades en la agricultura, se organiza en sindicatos y se presenta como fuerza económica independiente.

El movimiento de protesta de los obreros y poblaciones industriales del Oeste americano, pri-

mitivamente esporádico, adquiere un aspecto casi general después de la guerra sino-japonesa por la que el Japón se declara el guardián del Extremo Oriente, situación que consolida a raíz de las adquisiciones territoriales que le produjo la guerra ruso-japonesa. Mientras el Japón penetraba con sus inmigrantes en los Estados Unidos, este último país intensifica la penetración de sus capitales para la explotación de las fuentes de riquezas chinas; y en 1898, justamente después de su victoria sobre España, es cuando inaugura oficialmente la política de lo que se llamó «la primera batalla por las concesiones» y para conciliar los intereses un tanto divergentes de los Estados Unidos y de las potencias occidentales, se inventó un nuevo sistema de intervención en la forma de «esferas de influencia», «esfera de intereses» para designar las nuevas «conquistas hechas por bancos y ferrocarriles».

Así las relaciones entre los Estados Unidos y el Japón se las puede considerar en cuatro épocas:

Primera: antes de la guerra sino-japonesa, en la que el Gobierno de los Estados Unidos provoca la apertura del Japón a los intereses americanos en exploración, como lo había hecho Inglaterra en la China. El Gobierno Shogunal tuvo que ceder y firmar el Tratado de 29 de Julio de 1856 en virtud del cual los Estados Unidos se declaraban árbitros en un conflicto entre el Japón y cual-

quier potencia extranjera. En 1882 impusieron otro tratado que limitaba los derechos del Japón en Corea. Mientras Gran Bretaña ejercía una política de influencia y de cordialidad con China, Estados Unidos pretendía dar el mismo sentido a sus relaciones con el Japón, entonces insignificante país, pero a medida que su desarrollo lo convierte en potencia, Inglaterra se apresura a firmar el tratado de alianza anglo-japonesa en 1902 en tanto que los Estados Unidos se desentienden y se acercan a la China.

La segunda época se extiende desde la guerra sino-japonesa 1894-1895 hasta la guerra ruso-japonesa 1904-1905. El Japón en virtud del Tratado Shomonoseki surge como potencia asiática y como mandatario de Corea y Manchuria. Esta victoria del Japón compromete la expansión americana en el Extremo Oriente mientras que la inmigración japonesa a los Estados Unidos se acentúa de manera abrumadora. Se precisa entonces una viva agitación anti-japonesa en ciertas regiones americanas de la Unión. En 1898 el Diputado Cowan propone al Parlamento la prohibición de la entrada de los japoneses en California y en el mismo año en el Parlamento de Washington se conviene en excluir a los japoneses de trabajar en los servicios públicos. En 1899, con ocasión del Congreso anual «The Western Labor Union», en Salt Lake City, se vota una resolución para que se prohibiera la entrada de ja-

poneses en todo el territorio nacional. En este período aparece la campaña de los «yellow papers» que exigen que la ley de exclusión china comprenda también a los japoneses.

La tercera época se extiende desde la guerra ruso-japonesa hasta la Gran Guerra. La situación cada vez más creciente del poderío del Japón consagrada por el Tratado de 5 de Septiembre de 1905, llamado de Portsmouth, provoca nuevos incidentes en el Oeste como consecuencia de la presión nipona en los negocios agrícolas e industriales de esa región. Los hombres políticos fundan su campaña a base del anti-japonismo general. Se producen una serie de síntomas cada vez más reveladoras de la hostilidad que el Japón producía en los círculos comerciales y económicos de la costa del Pacífico. La Municipalidad de San Francisco, haciéndose eco de la opinión pública da un decreto en 13 de Junio de 1906 prohibiendo el acceso a las escuelas públicas de los niños japoneses y reservando para éstos su instrucción en la Escuela Oriental destinada a los Indús, (Indios) Chinos y demás asiáticos. Con ocasión del terremoto de San Francisco son devastados por el populacho casi todos los establecimientos japoneses. Merced al espíritu conciliador del Presidente Roosevelt se dió satisfacción a las enérgicas reclamaciones del Japón por estos incidentes. En 1907 continuó la campaña contra el Japón y se prohibió la entrada en el territorio de la Unión a los japoneses procedentes de las Islas de Hawai.

Como la excitación de la población americana iba en aumento por la penetración asiática se estableció un *modus vivendi* conocido con el nombre de *Gentlemen's Agreement* por el cual el Japón reducía y limitaba voluntariamente su inmigración a los Estados Unidos. En este tiempo se presentan en el Parlamento de California varios proyectos de ley y algunos de ellos aprobados que se referían a prohibir a los japoneses el derecho de propiedad territorial, a establecer un impuesto para la pesca hecha por los súbditos del Mikado, su exclusión de las escuelas públicas del Estado, prohibición de ejercer el comercio de las bebidas alcohólicas, del uso de animales domésticos y del empleo de gente blanca en sus establecimientos. Todos estos proyectos o leyes estaban en desacuerdo con los tratados públicos que regían las relaciones entre los dos países. En 1911 se deposita en el Senado de Washington el proyecto Dilligham que prohíbe la entrada a territorio de la Unión de los inmigrantes que no pueden adquirir la ciudadanía americana, derecho de naturalización de que ya estaban excluidos los regnícolas del Japón. En 1913 se presenta el proyecto Burnett que niega a todos los asiáticos, sin excepción, devenir ciudadanos de los Estados Unidos.

La cuarta época de las relaciones entre los dos pueblos, se inicia con la Guerra de 1914. La prensa Hearst inaugura una feroz campaña bajo el título de Peligro Amarillo y tendiente a evitar

que el Japón entrara en la «entente» de los aliados, que no pudo impedirse y de la que salió en cambio con ventajas considerables. Preparados de irreconciliable hostilidad los ánimos de ambos representantes, el delegado del Japón a la Conferencia de Paz de Versailles, Barón Makino, propuso que en el Tratado de Paz se insertara un artículo declarando que la igualdad de razas fuera la base de acuerdo entre los países, proposición que observaron los delegados americanos y que calificaron como una maniobra para conseguir que el Japón impusiera sus nacionales a los Estados Unidos. A pesar de lo delicado de las relaciones entre estos pueblos la campaña anti-japonesa se intensifica en la prensa y en los Parlamentos americanos. El representante Mac Clatchy propone al Senado Americano los siguientes proyectos:

Prohibir a los japoneses el contrato a término: Prohibir la entrada al territorio de las japonesas casadas por fotografía: negar a los japoneses nacidos en los Estados Unidos el derecho de ser ciudadanos americanos y en 1922 se aprueba el «bill» por el cual se prohíbe el matrimonio de asiáticos y de blancos. Es de mencionar que a raíz del terremoto que destruyó las ciudades de Tokio y Yokohama en 1923 y creyéndose que este cataclismo terminaría con el poderío del Imperio Nipón, el representante Johnson, de acuerdo con el Senador Reed presentaron respectivamente un proyecto por el cual quedaba definitivamente

prohibida la inmigración japonesa a los Estados Unidos. Este proyecto se convierte en ley en 1924 y desde entonces la política de estos países ha llegado al punto de su mayor divergencia, porque las cláusulas de esa ley equivalían a la expulsión de los japoneses del territorio americano, quedando agudizado el problema político y nacional entre las dos naciones rivales del Pacífico. El año 1924 es una data histórica de la más grande importancia en las relaciones presentes y futuras de los Estados Unidos y el Japón.

La Política de los Estados Unidos en el Extremo Oriente.

La adquisición de las Filipinas después de la guerra con España dió a los Estados Unidos una base estratégica en la «batalla de las concesiones» por el control de China. Estas islas junto con su extensa costa en el Pacífico convirtió a Norte América en una potencia Asiática.

Desde hacía mucho tiempo, inmensos capitales americanos estaban invertidos en la explotación de Manchuria, poseída por el Japón y por Rusia. Esa penetración financiera obtuvo ventajosos contratos para la construcción del ferrocarril de Hankow a Cantón y en 1899 el Secretario de Estado Hay hizo la célebre declaración de la «Política de la Puerta Abierta» que constituía en reconocer intereses y esferas de influencia, pero dando iguales oportunidades para el comercio, aplicándose esta doctrina de acuerdo con las potencias de Europa para controlar todo el territorio chino, y a fin de señalar los intereses en concurrencia se firmó un statu-quo entre Es-

tados Unidos y el Japón. La ambición de los banqueros americanos era la de poseer el mercado de la Manchuria. Pero esos deseos se hallaban limitados por los intereses del Japón y de la Gran Bretaña. Sin embargo, la influencia del capital americano por adquirir los ferrocarriles chinos y por financiar diversas empresas se hizo sentir inmensamente. Así en el empréstito conocido con el nombre de las Seis Potencias, el grupo J. P. Morgan & Co. tuvo la mejor participación, pero al estallar la «Gran Guerra» se produjo un desinterés momentáneo por China entre los países europeos, quedando reducido el campo de penetración a los Estados Unidos y el Japón, cuyas influencias se mostraban cada vez más concurrentes para las expectativas de los intereses que ambos representaban.

Aparece después el convenio Lansing-Ishii por el que los Estados Unidos acuerdan reconocer el Imperialismo del Japón en el Lejano Oriente al declarar «que los Estados Unidos reconocían que el Japón tiene especiales intereses en China particularmente en aquellos lugares en que se tocan sus posesiones».

Esta victoria del Japón fué reconocida por la Conferencia de la Paz al confirmarle sus derechos sobre el control de la provincia china de Shangtung y convenir en su intervención en la Manchuria del Sur y parte de la Mongolia. El Japón insiste en sus exigencias de concesiones

sobre ferrocarriles y obligando a la China a convenir en el programa japonés de las veintiún demandas. La victoria del Japón en la Conferencia de Paz fué un rudo golpe a la política «de la puerta abierta» y para los intereses de los banqueros y comerciantes americanos, que se desquitan poco después por la acción del «consorcio chino» de 1920 que fué la reunión de treinta y seis bancos americanos para levantar empréstitos en favor de China, de acuerdo con el Departamento de Estado. Este consorcio incluía la participación financiera de la Gran Bretaña, Francia y Japón. El éxito de los banqueros de Wall Street para colocar a China bajo una esfera internacional de influencia económica fué reconocido en la Conferencia del Desarme, reunida en Washington en 1921-1922. La intervención de los Estados Unidos en el Extremo Oriente ha sido una feliz combinación entre el Departamento de Estado y la banca americana.

Estos antecedentes nos llevan a la conclusión de que existe un furioso antagonismo entre las políticas imperialistas de los dos rivales del Pacífico. Mientras Estados Unidos mantiene el principio de la libre concurrencia de todas las potencias en el mercado Chino, el Japón considera todo el Continente Amarillo como una zona de su exclusiva influencia, sosteniendo la doctrina del monroísmo asiático «Asia para los Asiáticos» y de allí su continua filtración, no obstante la protesta de las naciones, por apoderarse de la Man-

churia, hecho en parte realizado con la creación del Estado de Manchukuo y de la Mongolia Interior.

La cuestión de la preponderancia americana en el Lejano Oriente fué regulada por la conferencia de Washington en 1922 que resolvió diversos problemas sobre la cuestión del Pacífico, y que aprobó, además, diversos tratados concernientes a las posesiones insulares de las potencias, la cuestión de las tarifas de las aduanas de China, adoptándose resoluciones sobre el régimen de la extraterritorialidad, sobre fuerzas militares extranjeras, sobre la unificación del régimen de los ferrocarriles y sobre las obligaciones externas de China con sus grandes acreedores. Estos tratados y resoluciones fueron adoptados por la Conferencia de Limitación de Armamentos de 1922.

SEGUNDA PARTE

*INMIGRACION.
JAPONIZACION DEL COMERCIO.
CAMPAÑAS MILITARES.*

El sistema rotativo de inmigración japonesa se basa fundamentalmente en las condiciones peculiares de su vida social, en las características de su clima, en la alimentación que son diferentes sustancialmente de los países de emigración europea.

La superpoblación es el problema agudo nacional. La emigración no ha dado los resultados recogidos por otros pueblos en vista del carácter peculiar del japonés y entonces cabe preguntar cómo el Japón sin haber solucionado el desplazamiento normal del exceso de su población, puede resolver la grave cuestión de su crecimiento demográfico.

La experiencia ha demostrado que el japonés es un inmigrante nómada, no es colono, propiamente dicho para los efectos de una real adaptación o colonización. Puede apreciarse este aserto en las consecuencias que la penetración

japonesa ha tenido en el propio continente asiático.

Desde 1895, el Japón poseía la Isla de Formosa, extensa de 36.000 kilómetros cuadrados, con un clima excesivamente suave y agradable y estos territorios, capaces de absorber varios millones de colonos no han retenido hasta la fecha sino escasamente 200.000 japoneses establecidos en un período de más de 35 años. Igual experiencia se ha obtenido en la Corea que, por su proximidad al Japón podría haber sido el reservorio natural del exceso de su población. Sin embargo, no hay en Corea más de 700.000 japoneses, comprendiendo en esa cifra el personal administrativo, la población oficial y las guarniciones militares y navales. Esta solución obtenida no se ha bonificado tampoco con la conquista de la Manchuria en donde el Gobierno mantiene una gran fuerza militar y es concesionario del Ferrocarril del Sur adquirido de Rusia en 1904.

El plan de «japonización» integral de esos territorios coloniales no ha satisfecho la previsión oficial a pesar de los esfuerzos, primas y ayudas gubernamentales, porque el japonés no se adhiere al nuevo terruño sino en forma rotativa, es decir, por períodos de estacionamiento más o menos dilatados sin incorporarse a las nuevas condiciones de la tierra extranjera sino en forma de trabajo y de ahorros para reintegrarse a sus viejos lares en donde lo espera siempre la anhelada esperanza del retorno.

No ha sido feliz la inmigración japonesa en el propio continente asiático y no ha sido resuelta favorablemente y de aquí que el problema de su superpoblación haya sido considerado desde el punto de vista de su desenvolvimiento industrial y económico.

Conquistar los mercados extranjeros por medio de una insistente penetración comercial a causa de las dificultades de «japonizar» las regiones coloniales vecinas, es la preocupación constante de los gobiernos.

Organizar la exportación y obtener el más alto desarrollo industrial que permita el empleo de millones de obreros en sus fábricas y talleres, ejerciendo una distribución equitativa en los salarios y en el trabajo para obtener con ellos el enriquecimiento que le niega la agricultura y la falta de materias primas de que en gran parte carece para el sostenimiento de su vasta maquinaria industrial, es el desiderátum en la solución del problema.

Por eso puede afirmarse que el objetivo de las campañas militares del Japón en la Manchuria, en la Mongolia interior y hasta en el Turkestan Chino es de naturaleza económica que ha conseguido implantar el sistema de las «concesiones» que le aseguren el aprovisionamiento de materias primas indispensables, como el fierro, combustibles, maderas y minerales preciosos, nece-

sarios para el desarrollo de su vitalidad manufacturera.

Asegurar la independencia de estas «concesiones» que son para el Japón el secreto en que radica su propia existencia insular es la razón primordial y continua de su política de mantener bajo su control el dominio del inmenso mercado interior chino, del que depende mayormente la actividad y la riqueza de su industria y el desenvolvimiento de su exportación de ultramar hacia el Pacífico.

Estas consideraciones hacen pensar que al lado de la tendencia por la expansión pacífica comercial existe al mismo tiempo la tendencia imperialista de sostener por la fuerza el dominio y el crecimiento de esos mercados mediante una penetración militar tan religiosamente expuesta en el documento sensacional del «Tanaka Memorial» que concreta la tesis militar pan-japonesa de conquista lenta del Universo aprovechando las querellas intestinas de los Estados de Europa para realizar la invasión organizada del Asia en los viejos pueblos occidentales.

La crisis de 1929 que afectó grandemente la economía mundial, fué, sin embargo, solucionada por los estadistas japoneses que la aprovecharon para su propio reajuste nacional, su acceso militar en el continente asiático, la modernización de sus implementos industriales y su mejor colca-

ción en el comercio exterior de las grandes potencias.

En realidad, el Japón fué, seguramente, el único país que por una serie de «medidas económicas dirigidas» capitalizó en su provecho la depresión mundial de 1929. En estudio aparte hemos de considerar la naturaleza del sistema económico japonés de intervención y «subvención dirigidas» que han contribuido a mantenerlo en la balanza comercial, su organización exterior, la finalidad del bajo costo del yen que ha favorecido la exportación de sus productos en la colocación de los mercados extranjeros.

La importancia adquirida en el desenvolvimiento sistemado de la industria en la vida actual del Japón ha hecho que sea el objeto del apoyo de los círculos gubernamentales, financieros y militares, sobre todo.

Para la doctrina militar tradicionalista japonesa el ejército, la marina, comercio e industria constituyen un todo indivisible. El predominio de la casta militar en el gobierno nacional sobre las masas obreras que están nutridas por doctrinas de tendencias liberales y de reformas sociales parece ser objeto de una continua perturbación general.

El imperialismo militar que subyuga al pueblo trabajador con las promesas de conquistas territoriales ha sido anti-económico porque ha

disminuido la capacidad de compra y de producción y alterado en fuerte proporción la economía doméstica del país.

Los programas sociales del partido liberal han quedado aplazados en vista de la continuación de la guerra notoria «no declarada». La insistencia de la expansión exterior para cuyo mantenimiento se consume más del 60 por ciento del presupuesto nacional, ha creado un desequilibrio que puede llevar al país a una catástrofe financiera sin paralelo en su historia.

La lucha enconada de los partidos políticos moderados y los «leaders» del ejército que combaten por tendencias divergentes, el entredicho de los grupos manseito y seiyukai frente al mundo pretoriano que demanda nuevos créditos para proseguir las campañas guerreras, son cuestiones que perturban la opinión del país. Para sostener el régimen de penetración, el partido del ejército ha tenido algunas veces que recurrir a la dictadura del terror, pero asimismo ha recurrido a convenios diplomáticos con el gobierno chino para consolidar las anexiones territoriales realizadas y las concesiones adquiridas con el fin de establecer una tregua en la lucha política interior de los partidos y de las masas electorales.

Frente a los problemas de gobierno por asegurar la producción industrial en gran escala y la exportación de la misma en condiciones ventajosas, aparece la contienda interior por la hege-

TERCERA PARTE

*Influencia de la política Internacional
del Japón en la política internacional
de los Estados Unidos.*

Se percibe de los antecedentes esbozados, que la influencia que el Japón ha tenido en la política internacional de los Estados Unidos ha sido tan intensa como variada en incidentes. El Japón, desde el último cuarto del siglo XIX inicia una penetración pacífica en el territorio americano a base de grandes masas de inmigrantes que se apoderan del trabajo manual y obrero, no sólo de las fábricas y talleres sino especialmente de la agricultura produciendo una baja en el salario y en el nivel de vida del obrero nacional, lo que dió margen a las protestas continuas de los sindicatos de trabajadores y a la agitación anti-japonesa de más de cinco lustros que termina en el tratado de exclusión nipona de 1924.

La preponderancia militar que adquiere el Japón con las adquisiciones territoriales después de las guerras sino-japonesa y ruso-japonesa y su definitivo influjo en los destinos del continente asiático afecta profundamente el porvenir

de los intereses americanos esparcidos en el comercio y tráfico del Oriente del Pacífico.

La posesión estratégica del Japón y la de sus bases navales constituye una amenaza creciente para el futuro de los Estados Unidos. Los centros navales de Manila (Filipinas) distan 1500 millas de las bases militares japonesas de Formosa, en tanto que distan 5,000 millas de San Francisco, las fortificaciones americanas más cercanas en la costa del Pacífico.

La expansión comercial del Japón que ha invadido todos los continentes, y, especialmente, los mercados interiores de Centro y Sud-América, en lucha desventajosa para la industria y producción americanas, el desenvolvimiento creciente de su poderío naval y militar demostrado últimamente con la consumada adquisición de la Manchuria (Manchukuo), a pesar de la existencia del Tratado de las Nueve Potencias que garantiza la integridad de China, su reciente conquista de la Provincia china de Jehol, su penetración en la Mongolia, la compra de la línea férrea estratégica del Ferrocarril del Este, la invasión de los capitales japoneses en la explotación de las inmensas fuentes de riqueza chinas, constituyen nuevos síntomas de peligros para la estabilidad y desarrollo normal de los intereses americanos en el Lejano Oriente, al punto que muchos observadores y expertos en cuestiones de esta naturaleza, creen que muy pronto llegará el día de un conflicto entre las dos potencias no sólo

para dirimir su actual concurrencia y competencia sino para liquidar el problema de la superioridad de las razas blanca o asiática en el porvenir.

Puede decirse que la política de los Estados Unidos respecto del Japón ha sido de prevención y de exclusión contra el elemento japonés, mientras que la política del Japón en lo que se refiere a los Estados Unidos ha sido de penetración y de colonización del territorio americano, y de concurrencia en el exterior por los mismos destinos.

El inmigrante japonés es antes que un simple colono, un patriota, un agente y observador que trabaja por la grandeza de su Emperador y de su raza, por lo que sacrifica su vida con gran liberalidad y heroísmo en la creencia de cumplir una misión mística y de perfección. Su obra en el país de inmigración es la de conocerlo, captarlo, mensurarlo y desmonetizarlo al mismo tiempo. El colono japonés es nómada en tierra extranjera a la que considera siempre como extraña. Es inadaptable fuera de su medio aunque sea siempre un trabajador excelente y hábil.

La política de los Estados Unidos ha sido determinada en el exterior por una influencia japonesa a base de tres factores; el factor humano, la raza, que un arraigado concepto de nacionalismo ario y europeo ha combatido constantemente por impedir una penetración racial asiática en el destino de la población de los Estados Unidos: un factor político, la concurrencia de los

intereses de los dos imperialismos en los mismos campos y hacia los mismos objetivos de superación y de dominio: un factor social, la inadaptabilidad de la raza asiática, mirada en los Estados Unidos, como inferior, con sus hábitos inveterados, sus costumbres orientales, su lengua, su religión, sus condiciones de vida, en suma, su calidad física en desarmonía con las aspiraciones del pueblo americano.

En resguardo de sus propios intereses los Estados Unidos han fortificado las Filipinas y establecido un numeroso destacamento militar y naval. La protección y garantías con que se ha rodeado el Canal de Panamá, vía estratégica de primer orden, conducto indispensable para el traslado de sus escuadras de una costa a otra de los dos mares, la vigilancia de su dominio político y económico en el Mar Caribe al que se considera como «un lago americano», su expansión en Cuba, Santo Domingo, Haití y Nicaragua, el aumento progresivo de sus efectivos militares navales y aéreos, demuestra el propósito de mantener una política de defensa y previsión en resguardo de su comercio y de sus intereses económicos en permanente beligerancia con los intereses japoneses en el Pacífico y en las rutas que conducen a los mercados mundiales. No en vano los imperialismos que representan estos dos grandes pueblos se tocan y se encuentran en todas las latitudes y en todos los horizontes e influyen mutuamente en la orientación de su política exterior.

*Influencia del Japón en la rectificación
de la política de los Estados Unidos con
las Repúblicas Hispano - Americanas.*

La penetración lenta y sistemada de la inmigración y comercio japoneses en Hispano-América ha creado nuevas preocupaciones para la política exterior de los Estados Unidos en relación con el resto del Continente.

La América Ibero aparece así como el campo de batalla de los nuevos avances comerciales y financieros de los Estados Unidos y del Japón, exclusión hecha por el momento de los intereses europeos en pugna.

Por la Doctrina de Monroe los Estados Unidos se reservaron el derecho de vigilancia en el destino político de las nuevas repúblicas. Se ocultaba el aspecto imperialista que encubría el «destino manifiesto» de la expansión americana.

Sus adquisiciones militares de Texas, Nuevo México, California, Nicaragua, Haití, Santo Domingo, Cuba, Filipinas y Puerto Rico han satisfecho hasta el presente las necesidades de la am-

bición de la diplomacia del dollar y de la invasión económica de las finanzas de Wall Street.

A la política de expansión militar ha sucedido la política de la conquista económica. La América Latina constituye una unidad de riquezas por la similitud de sus productos que son superiores en mucho a las necesidades del consumo interior. La unidad internacional integrada por Repúblicas libres e independientes en el orden político o como lo ha concebido el Presidente Roosevelt, como una unidad en el orden comercial.

Al igual que Inglaterra con sus posesiones, los Estados Unidos han ido desatando las ligas y obligaciones políticas que estorbaban la marcha interna de algunos países americanos.

Así, se ha suprimido la Enmienda Platt, se ha dado una oportunidad a Filipinas para una experiencia de gobierno de diez años, ha sido cancelada la supervigilancia financiera en Haití y Santo Domingo, se habla de la libertad de Puerto Rico y se busca una fórmula más respetuosa del decoro independiente de Panamá.

Los empréstitos americanos son objeto de cordiales liquidaciones con los deudores del continente. Se pretende cancelar el imperialismo de los Estados Unidos para la conquista de la libertad de todos los pueblos de América.

La política americana ha rectificado su camino en lo que se refiere a Hispano-América en los

últimos años. Esta nueva política de entendimiento y cordialidad se debe a una mejor comprensión por los estadistas de Washington de los problemas de las Repúblicas continentales o significa un síntoma de previsión o de temor por la influencia japonesa en la estructura social y económica de los Estados Latino-Americanos.

La lucha por los mercados de este continente no puede ser más deliberada. La Doctrina Monroe que aconsejaba el aislamiento político del Nuevo Mundo de los países de Europa se interpretaba en el sentido de procurar un aislamiento económico de las naciones colombinas. Con este fin el Departamento de Estado de Washington teje escrupulosamente la malla de sus convenios comerciales para colocar la exportación de sus productos en una situación de privilegio. La convocatoria de la conferencia de Buenos Aires no ha tenido más finalidad que la de organizar la paz y disipar la prevención de las repúblicas hispano-americanas hacia los Estados Unidos que han iniciado, así, una tendencia de franca cordialidad, de entendimiento, de «buen vecino» para llegar con ella a la unión económica.

Tratados de Paz, Tratados de Comercio, Tratados de Neutralidad, Treguas de Tarifas, etc., es decir, una positiva unión política y económica en los términos de la más grande cooperación para colocar, también, al Continente fuera de la influencia del Japón y de las grandes potencias.

Las razones invisibles que han motivado la rectificación de la política de los Estados Unidos en Hispano-América no carecen sólo de un propósito de tranquila hegemonía sino de situarlo en condiciones ventajosas en la lucha por alejar la penetración del comercio y de la influencia japoneses en los destinos de las Repúblicas de este Continente.

TERCERA PARTE

LA LUCHA POR LA POSESION DEL CANAL DE PANAMA

La apertura de un canal interoceánico que uniera el Atlántico y el Pacífico, era una necesidad urgente para el mundo entero, no sólo porque acortaría la inmensidad de los largos trayectos conocidos, sino porque acercaría a los pueblos en la comunidad del comercio universal.

La historia de la construcción de este canal ha sido uno de los capítulos más emocionantes del proceso político del imperialismo de las grandes potencias. Puede decirse que la lucha entablada por la adquisición y dominio de la zona necesaria para llevar a cabo tal magno proyecto constituye una de las páginas más variadas del testimonio escrito de los intereses encarnizados de los hombres por un objetivo determinado.

Existe toda una literatura copiosa, jurídica y diplomática, que demuestra el afán y la codicia con que se ha perseguido la posesión de la tierra de Panamá y que testifica cuán grandes fueron los egoísmos y las pasiones puestas en juego

para satisfacer un propósito político, comercial y estratégico.

Antes que los Estados Unidos llegaran a ser potencia de primer orden, la falta de un canal que hermanara los dos Océanos no se dejó sentir mayormente, a pesar del entusiasmo que los colonizadores españoles revelaron en tal sentido. Las relaciones comerciales de América y Asia y de Europa hacia el Oriente se bastaban con las viejas rutas conocidas, se utilizaba para el intercambio entre asiáticos y europeos el Cabo de Hornos y el Canal de Suez. Sin embargo, desde que se produjeron la aportación moderna del Japón en la actividad universal y la consolidación de la unión republicana de los Estados Unidos, especialmente, después de la guerra de Secesión, se presentó la necesidad de abandonar las incomodidades de las extensas líneas comerciales existentes y de buscar una ruta más fácil, más conveniente y más corta que estuviera en relación con la política futura de lo que se ha llamado la penetración expansiva del imperialismo.

Primeros exploradores y proyectos.

No está aún esclarecido el nombre de quién fuera el autor de la primera idea de abrir un canal interoceánico, pero puede afirmarse que ella apareció inmediatamente después del descubrimiento del Nuevo Mundo.

El sueño de un pasaje marítimo entre los dos mares nació contemporáneo al advenimiento de la epopeya española. El poderío musulmán afirmado con la toma de Constantinopla afecta la seguridad de las rutas de Oriente, hecho que estimula la cruzada de expediciones por encontrar un acceso mejor a las carabelas de los navegantes. Consumado el descubrimiento de América se cree en la realidad de un ideal logrado.

Hernán Cortes, el primer cruzado que transplanta a tierras americanas el régimen glorioso de los Reyes Católicos, no limita su obra a recoger el botín dejado por los vencidos sino a sembrar en las tierras descubiertas la semilla de una sabia administración diluída en las humanas cosas y en el espíritu de las gentes.

El camino de Panamá no era sólo la cita de las grandes aventuras que preparaba los rumbo de las nuevas conquistas sino el ventanal abierto a todas las esperanzas de los navegantes exploradores que perseguían la posesión del Reino del Perú.

Las expediciones de Balboa, Magallanes y Andagoya habían revelado la existencia del Mar del Sur al otro lado de las ondas marinas sobre las que navegaron las frágiles carabelas de Colón. Cortés, visionario y previsor, presentía que donde los lagos y las corrientes fluviales adelantan camino debía estar el sendero de las riberas de los dos mares. Es así como en 1521 envía a

Diego de Ordás a reconocer el río Coatzacoalcos porque presentía en el carácter ístmico de la región. Carlos V, informado de los planes de Cortés, le recomienda en 1523 la búsqueda del «secreto estrecho». «Como yo sea informado del deseo que Vuestra Magestad tiene de saber el secreto deste estrecho, y el gran servicio que en le descubrir su Real Corona recibiera, dejo atrás todos los otros provechos y intereses que por acá me estaban muy notorios, para seguir este otro camino», contestaba Cortés al Soberano Español. Procede entonces a enviar las expediciones de Francisco Hernández de Córdova en 1523, apoya la de González Dávila en 1524 que se encamina por el Oeste de Costa Rica y por Honduras y proporciona a su teniente Cristóbal de Olid seis barcos y cuatrocientos hombres con el encargo especial de buscar la comunicación de los dos océanos.

Las primeras iniciativas se las encuentra, pues, en los proyectos de los conquistadores españoles. En 1529 Alvaro de Saavedra, Pedrarias y Andagoya recibían orden expresa de Carlos V de efectuar una expedición y levantar planos para construir un canal en Panamá y otro en Nicaragua, según fuere más conveniente. Cortés vuelve a inspirar el interés del Emperador sobre la unión del Atlántico con los Mares del Sur, escribiéndole que, a su juicio, «esta obra valía más que la conquista de México». Los proyectos de los expedicionarios indicaban la utilidad de abrir el canal

por el istmo de Darién y más tarde sirvieron de base para los planes del inglés Patterson, quien al escribir a Inglaterra, en 1694 afirmaba a las autoridades del Reino Unido que «el canal centroamericano aseguraría las llaves del Universo».

La búsqueda de una mejor ruta para la expansión del comercio y su fácil acceso al Oriente, primitiva preocupación de los navegantes y exploradores, adquiere los caracteres de una inaplazable solución cuando en 1545 se descubrieron las famosas y riquísimas minas de Potosí, que se convierten desde entonces en fuente inagotable de riqueza y sostenimiento para la Corona y de lucro incesante para los conquistadores. Conviértese así Panamá en el puente mágico por donde discurrían por raudales el oro, la plata y los tesoros escondidos del milenar imperio del Perú.

Los gobernantes de Tierra Firme, los adelantados, capitanes, expedicionarios, aventureros, exploradores y navegantes reciben instrucciones de procurar el hallazgo de un cauce natural entre los dos océanos. Pedrarias Dávila intentaba un paso practicable entre Santa María del Darién y el Golfo de San Miguel. Pedro de los Ríos señala el río Chagres como la mejor vía de comunicación.

Proyectos y planes más o menos realizables se formulan, pero requerían ingentes cantidades que el Tesoro español no podía distraer dedicado como estaba a sostener sus guerras en Europa.

Con cierta verosimilitud se afirma que fué un subordinado de Balboa y pariente de Cortés, Alvaro de Saavedra Cerón, el primer explorador que señaló en 1534 la mejor ruta accesible para construir un canal por Panamá. Sin embargo, sus lineamientos científicos, dentro de la cultura de la época, no merecieron el apoyo de la Corona, por informes adversos de Pascual de Andagoya.

El istmo se convierte en el mercado suntuario de las riquezas de la Conquista y en el «rendez-vous» de los piratas y bucaneros que amenazan el tráfico de los valiosos cargamentos que en tránsito a España venían del Perú.

Razones de urgencia demandaban la construcción de un canal marítimo que debía resolver no sólo el problema de la seguridad en el comercio sino la facilidad en el transporte de las mercaderías provenientes de ultramar, afectadas por los inconvenientes de la travesía a lomo de animales que se realizaba de un extremo a otro de Panamá, a veces aprovechándose parte de las aguas del río Chagres, especialmente en la época de invierno.

El navegante portugués Antonio Galvao, en 1550, presentó al Monarca español varios proyectos para la apertura de un canal, sea en las regiones de Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o el Darién. Esta iniciativa interesó muchísimo a Felipe II, interesándose de preferencia por la ruta de Nicaragua, cuyas exploraciones hubieron de

aplazarse en vista de la escasez de dinero y de las continuas incursiones de los bucaneros holandeses y franceses. Pero cuando años más tarde se descubre la corriente del Atrato, cerca del Pacífico, bajo el reinado de Felipe III, en 1616, se otorga la autorización al Gobernador de Castilla de Oro don Diego Fernández de Velazco para continuar las exploraciones en el Darién y en el Atrato.

Las continuas depredaciones de los piratas de Morgan y de Bartholomew Sharp en el Darién, Panamá y las costas del Pacífico precipitan la necesidad de construir un canal artificial entre las orillas de los dos océanos para asegurar la defensa de esos dominios. El inglés Patterson ofrece a la Corona británica sus planes de abrir una vía de comunicación utilizando el Darién.

Es en el reinado de Felipe II en el que aparecen en forma intensiva la mayor cantidad de proyectos para la construcción de un canal, especialmente sobre Nicaragua. Ruy de López de Valdenebro, en 1556, propone a la Casa de Contratación de Sevilla que se aproveche el «Desaguadero de Nicaragua» para un viaducto y en la misma época Jorge de Quintanilla exhibe sus planes en favor de la misma región.

Bajo el reinado de Felipe III se intensifica la acción de los exploradores. Diego de Mercado en los primeros lustros del siglo XVII expone admirablemente un plan de ejecución para unir los

extremos de los dos mares, pero empleando las ventajas que ofrecía el lago de Nicaragua. Esta idea fué poco después abandonada por haberse descubierto que el lago se hallaba muy por encima del Pacífico. Carlos III ordena nuevas exploraciones que quedan en realidad paralizadas por los conflictos subsecuentes con Inglaterra.

No obstante, no se abandona por los geógrafos y comisionados la persistente idea de efectuar los trabajos de un canal, sea por Nicaragua, por Panamá o por Tehuantepec. Muchos fueron los cálculos y estudios hechos por comisiones españolas, holandesas, inglesas y francesas. Todas ellas se referían a utilizar, como de más fácil acceso las rutas de Tehuantepec, en el Sur de México, la de la Bahía de Fonseca, en Honduras, la del río San Juan y la Laguna de Nicaragua o la de Panamá.

Aparece una copiosa literatura y multitud de proyectos presentados al Rey de España por ingenieros e interesados de diversas nacionalidades. El mismo Conde Saint-Simon, lustros más tarde, presenta al Virrey de la Nueva España un importante estudio para abrir un canal por Tehuantepec. Lesseps, que era sansimoniano y que había realizado en 1869 la portentosa obra del Canal de Suez, señala la vía de Panamá como la más factible para la construcción de un canal interoceánico. Su proyecto tenía los antecedentes de los presentados años antes por La Condamine y De la

Naverre a la Academia de Ciencias de París. La Sociedad Amigos de Madrid recibe en igual época estudios y proposiciones en idéntico sentido, pero el régimen de Godoy puso término a tantos proyectos.

No puede negarse que durante todo el siglo XVIII el propósito de una vía interoceánica y los esfuerzos hechos por encontrarla, abandona el recinto de las Academias científicas y las antecelas palaciegas para convertirse en una iniciativa universal propiciada por una urgente necesidad impostergable de encontrar un mejor acomodo para la fácil navegación y para el comercio.

El propio Barón de Humboldt, tan vinculado a las cosas americanas, formuló indicaciones preciosas para una unión interoceánica. No hay figura científica sobresaliente en ese siglo que no propugne la realización de semejante obra. Las invocaciones del Libertador Bolívar en ese sentido son muy conocidas, como los proyectos que por su encargo formuló el inglés Patterson. Sin embargo, Inglaterra prefiere el lago de Nicaragua y el norteamericano Forbes Lindsay gestiona cerca de las repúblicas centroamericanas una concesión para la apertura del canal por Nicaragua, mientras el holandés Cornelius Vanderbilt en 1838 forma la compañía «Atlantic and Pacific Canal Co.» con un capital de treinta millones de dólares para comenzar los trabajos. To-

dos estos esfuerzos son detenidos por la intervención de la Doctrina de Monroe.

Es muy curioso conocer los debates que al respecto se produjeron entre Ferdinand Lesseps, célebre constructor del Canal de Suez asociado al eminente ingeniero Eiffel, con el inglés Lindsay sobre la mejor conveniencia de la ruta para el canal.

Lindsay acusaba a Lesseps de haber sometido sus planes de construcción del canal a un «congreso de amigos» que se señalaba como tal al Congreso Científico Internacional que se había convocado en París justamente para examinar los proyectos del ingeniero Lesseps. Bien es cierto que la mayoría de los técnicos de ese certamen fueron franceses, pero los hubo igualmente de diversas nacionalidades. En todo caso, el concesionario de la región de Panamá Luis Napoleón Bonaparte Wyse, aprovechó el gran interés suscitado para organizar en París, en unión de Armand Reclus y del General Turr la «Société dite du Canal Interoceanique», en 1881, con un capital de cuatrocientos millones de francos entregando a Lesseps la dirección de las obras. Es así como pudo Francia, sorteando todos los intereses, puestos en juego, realizar, el sueño de tantos sabios y de tantas preclaras inteligencias que vieron en la apertura de aquel camino marítimo uno de los secretos del progreso y de la fraternidad universal.

Factores subsecuentes e invisibles de carácter político, como errores de apreciación sobre el monto de las obras, condiciones de salubridad, defectos de organización en la propia empresa, causaron años después la paralización de los trabajos emprendidos con tanto entusiasmo y que habían ya coronado la tercera parte de la construcción del canal.

El «affaire» de Panamá escandalizó las finanzas europeas comprometidas en el negocio que demandaba progresivamente ingentes cantidades de dinero, mientras gestiones ocultas, sutilmente conducidas por los agentes de los Estados Unidos, obligaron a los concesionarios a ceder sus derechos, convirtiéndose poco después la famosa empresa francesa en la firma norteamericana Daniel Ballet. Desde 1905 se reinician los trabajos con un fervor encomiable a base de una tremenda organización para sanear los terrenos, fundar hospitales, cuarteles de policía, depósitos de maquinarias perfeccionadas con cuyos elementos se termina una obra digna de la admiración de todos los tiempos.

Llena de emociones, de sorpresas, de rivalidades, de egoísmos y de pasiones de lucro, ha sido la historia de la construcción del Canal de Panamá; pero pertenece a España y al esfuerzo español la idea, las primeras iniciativas, los primeros esfuerzos y la visión civilizadora de conjunto. Terminado su dominio material en el Con-

tinente como consecuencia de la libertad de los pueblos americanos, su acción quedó limitada a ser mera espectadora de la realidad de sus propias esperanzas cristalizadas por la intervención económica de los Estados Unidos y por la influencia continua de Inglaterra que resultó así asociada moralmente a tan grandiosa obra.

INTERES UNIVERSAL POR LA CONSTRUCCION DEL CANAL

Puede decirse que durante los siglos XVI, XVII y XVIII todos los aventureros y traficantes europeos recomendaban a los monarcas de sus respectivos países la necesidad de apropiarse por cualquier medio de la propiedad de un canal entre el Atlántico y el Pacífico con el fin de dominar el comercio universal.

Mientras España pudo conservar su imperio colonial y su preponderancia como gran potencia europea, pudo mantenerse alejado el interés creciente de las otras potencias de Occidente. Sin embargo, Inglaterra después de la independencia de las colonias americanas, instala sus pretensiones en la América Central. Desgraciadamente, había de enfrentarse a la política de la joven y potente República de los Estados Unidos, que al firmar el Tratado de Amistad con Colombia en 1824 manifestaba sus deseos exclusivos por el Istmo de Panamá, pero de una manera precisa y terminante por el Tratado Mallarino-Bidlak, de 1846, en que se hablaba de la «neutralidad abso-

luta del Istmo de Panamá» garantizando de la manera más efectiva «los derechos de soberanía y de propiedad que la Nueva Granada tiene y posee en dicho territorio».

Conocida es la intención del propio Libertador Bolívar por la unión de los dos mares al comisionar al inglés Lloyd y al sueco Falmark para que presentara a la Sociedad Real de Londres un estudio para la construcción de un canal en Panamá.

En 1849, los Estados Unidos manifiestan de un modo definitivo su voluntad de impedir a toda costa la intervención y colonización en América por países extra-continetales, ejercitando el mecanismo de la Doctrina Monroe y firmando con Nicaragua los Tratados Hise y Squier por los cuales este país reconocía a los Estados Unidos el derecho de construir un canal en territorio nicaragüense. La preocupación de los gobernantes de Washington por esta obra se reveló muy precisa.

En las instrucciones que el Secretario de Estado confiaba a los Delegados de la Unión al Congreso de Panamá en 1826 se recomendaba que «si la obra se ha de realizar algún día en condiciones tales que el paso de los buques de alta mar pueda asegurarse de océano a océano, su beneficio no debe apropiarse exclusivamente por ninguna nación, sino que debe extenderse a todas partes del mundo, salvo el pago de una justa compensación o de peajes razonables».

Gran Bretaña, por otra parte, comprendió la necesidad de poseer una zona de dominio en Centro-América no solo para consolidar sus posesiones del Canadá, Bermudas, Bahamas, Jamaica, Guayana y Antillas Menores, sino para asegurar la libertad de sus rutas marítimas hacia el Extremo Oriente, India, Oceanía y el Africa.

Sin embargo, sus planes para realizar esos propósitos fueron coonestados por la acción del Gobierno de los Estados Unidos que pudo obtener de Inglaterra la limitación de sus expectativas y más tarde su alejamiento de tales proyectos de colonización y establecimiento ofreciéndola la neutralización de la zona del Canal para el caso en que fuera construído y sometido a la protección de las grandes potencias. Esta tendencia americana perfectamente definida llevó a la conclusión del tratado celebrado en 1850 y conocido con el nombre de Clayton-Bulwer.

Este tratado que fué considerado por ciertos políticos americanos como un convenio transitorio que establecía una zona neutralizada y protegida por las dos grandes potencias, estatúa que «ni uno ni otro establecerán jamás ni conservarán por sí mismos la dominación exclusiva del canal o en sus alrededores: ninguno de los dos Estados ocupará, fortificará o colonizará, ni asumirá o ejercerá ningún dominio sobre Nicaragua, Costa Rica, Mosquitos o cualquiera otras partes de la América Central, ni hará uso de ninguna

protección o alianza que uno u otro pudieran tener con algún Estado o pueblo con el fin de levantar o mantener dichas fortificaciones: ni los Estados Unidos ni la Gran Bretaña tomarán ventaja de ninguna intimidad, ni emplearán ninguna alianza, relación o influencia que uno u otro pudiesen tener con algún Estado, Gobierno a través de cuyo territorio dicho canal pueda pasar con el fin de adquirir o tomar directa o indirectamente para los ciudadanos o súbditos de uno de ellos ningún derecho, ventaja respecto del comercio o de la navegación a través de dicho canal, que no sea ofrecido en las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro».

A pesar de la celebración de este tratado, la prensa americana lo hizo objeto de los más agudos ataques porque parecía que los Estados Unidos celebraban una alianza con Inglaterra sobre las expectativas futuras de intervención en los destinos de los pueblos latino-americanos y porque se abandonaba inconsultamente la tradicional política de la Doctrina de Monroe. El propio Presidente General Grant manifestaba en 1869 «que consideraba como de grande importancia política que ningún gobierno europeo poseyese el canal».

Mientras tanto se habían acordado los tratados entre Colombia y los Estados Unidos en 1869 y 1870, se intensificaban las incursiones del filibustero Walker en Centro América, especialmente en Costa Rica y Nicaragua y se comenzaron en esta región los trabajos para dividir el

istmo formándose una compañía accesoria con capital del ciudadano americano-holandés Vanderbilt.

No obstante el interés manifiesto de los Estados Unidos por adquirir la ruta y el control inter-oceánico y sus esfuerzos en tal sentido, surge intempestivamente otro pretendiente para la construcción del canal: Francia, que, por intermedio del súbdito francés Luciano Bonaparte Wyse obtiene una concesión en el territorio de la zona para realizar la apertura de la obra. Se forma en París la «Compañía Universal del Canal de Panamá» en la que interviene Ferdinand Lesseps, el famoso constructor del canal de Suez. La citada compañía liquidó después de haber construído parte de los viaductos y fué sustituida por la «Compañía Nueva del Canal de Panamá» que vendió poco después sus acciones a los banqueros de los Estados Unidos a mérito de sutiles e invisibles gestiones de agentes americanos que consiguieron así realizar los propósitos de Washington de poseer una zona a perpetuidad en territorio colombiano, con las ciudades de Panamá y Colón, administradas exclusivamente por autoridades dependientes del Departamento de Estado americano.

Puede afirmarse que la intervención francesa en la construcción del Canal precipitó las ambiciones del plan de anexión de los estadistas de la Unión, contenidas hasta entonces por las obligaciones jurídicas derivadas del tratado Clayton-

Bulwer que reconocía el condominio de Inglaterra en la construcción del canal inter-oceánico.

De otro lado, los Estados Unidos se habían consolidado como una potencia política y militar después de su rápida victoria sobre España en 1898, sus valiosas adquisiciones en las Antillas y en el Pacífico y la necesidad inmediata de proteger esos nuevos dominios, los llevaron a conseguir de la Gran Bretaña la abrogación del Tratado de 1850 y a sustituirlo por un nuevo convenio, el Tratado Hay-Pauncelote, de 18 de Noviembre de 1901.

Por este último pacto, quedaban los Estados Unidos autorizados para la construcción del canal, adoptándose como base de neutralidad las reglas contenidas en la Convención de Constantinopla de 28 de Octubre de 1888 que estatuyó sobre la libre navegación del Canal de Suez, todas las que se referían a que el acceso al canal sería libre y abierto a los navíos mercantes y de guerra de todas las naciones, en un pie de completa igualdad, que cumplan con las condiciones de tarifas de transportes, etc. Quedaba establecido en el párrafo 2o. del Artículo 3o. de ese Tratado que: el canal no sería jamás objeto de un bloqueo ni sobre él ejercerse un derecho de guerra ni cometerse contra él ningún acto de hostilidad. Sin embargo, se autorizaba a los Estados Unidos el mantenimiento de una fuerza de policía militar para la defensa contra los desór-

denes que pudieran provocarse en la administración de la zona. Estas disposiciones, en suma, deberían aplicarse a las aguas limítrofes en una extensión de tres millas marinas a contar desde sus extremidades.

Resuelta parcialmente por los Estados Unidos su competencia tradicional con la Gran Bretaña sobre los derechos de ambos países para la construcción y explotación del canal, poco quedaba por hacer para que el Gobierno americano tomara posesión de los territorios tan anheladamente deseados. Era cuestión de optar entre la zona de Nicaragua o de Panamá, habiéndose resuelto por esta última en vista de la mayor conveniencia económica que significaba y los antecedentes de las obras realizadas por los antiguos concesionarios franceses. Se entablaron al efecto las negociaciones con Colombia, dueña del Departamento de Panamá, y después de varias vicisitudes diplomáticas se convino entre los dos Gobiernos la celebración de un pacto conocido con el nombre de Herran-Hay, en virtud del que se acordaba a los Estados Unidos una concesión en la zona de Panamá por un período de 100 años prorrogable por la sola voluntad del concesionario. Los Estados Unidos podrían ocupar las islas Perico, Naos, Culebra y Flamenco de la Bahía de Panamá. La policía y el régimen administrativo serían americanos. Se mantenía la soberanía de la República de Colombia en los territorios concedidos y se la hacía partícipe de las ven-

tajas presentes y futuras de la explotación del canal. La defensa y protección de las obras quedaban a la iniciativa del Gobierno de los Estados Unidos, el que debería proceder de acuerdo con el gobierno colombiano.

Consideramos de interés histórico la reproducción íntegra del texto del Tratado Herran-Hay celebrado entre Colombia y los Estados Unidos, en Washington, en 22 de Enero de 1903, porque revela la decisión inquebrantable del Gobierno de la Casa Blanca por la construcción inmediata del canal interoceánico y la veleidad realmente imprevisora de la política colombiana de esos años que estimuló, lejos de toda cordura nacional, la explosión separatista que el rechazo de ese Tratado había de producir en el rico Departamento de Panamá para el que la apertura del canal constituía, sin duda alguna, el sentido supremo de su propia existencia.

TRATADO HERRAN-HAY

He aquí el Tratado:

«La República de Colombia y los Estados Unidos de América, deseando asegurar la construcción de un canal para navíos que ponga en comunicación a los océanos Atlántico y Pacífico, y habiendo el Congreso de los Estados Unidos expedido una ley para tal objeto, que fué aprobada el 28 de Junio de 1902, y una copia de la cual se acompaña, las altas partes contratantes han resuelto celebrar un convenio con este fin, y en

consecuencia han nombrado como sus Plenipotenciarios:

El Presidente de la República de Colombia a Tomás Herran, especialmente autorizado por dicho Gobierno con este objeto.

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

Quienes después de haber canjeado sus plenos poderes en buena y debida forma, han acordado los siguientes artículos

ARTICULO I

«El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el ferrocarril de Panamá y todas las acciones o partes de ellas en dicha Compañía, excepción hecha de las tierras baldías situadas fuera de la zona especificada en adelante, que les corresponda a una y otra empresas en la actualidad, las cuales volverán a poder de la República de Colombia, exceptuando las propiedades en Panamá o Colón o en los puertos terminales de estas poblaciones, que pertenezcan a dichas Compañías o que se hallen actualmente en su poder. Pero es entendido que Colombia se reserva todos sus derechos a las acciones especiales en el capital de la Compañía Nueva del Canal de Pana-

má a que se refiere el Artículo IV del contrato de 10 de Diciembre de 1890, las cuales acciones les serán pagadas por su valor nominal, por lo menos; pero como Colombia tiene este derecho únicamente como accionista en dicha Compañía, esta estipulación no impone obligación alguna sobre los Estados Unidos ni la asumen ellos.

«La Compañía del Ferrocarril (y los Estados Unidos como dueños de la empresa) quedarán libres de las obligaciones de la concesión del ferrocarril, salvo en cuanto al pago, a su vencimiento por la Compañía del Ferrocarril de los bonos emitidos por la misma y que se hallen en circulación.

ARTICULO II

«Los Estados Unidos tendrán derecho exclusivo durante el término de cien años prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos, por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, con o sin esclusas, del Atlántico al Pacífico, a través del territorio colombiano, y el dicho canal tendrá la suficiente profundidad y capacidad para los buques de mayor tonelaje y calado que se usan hoy en el comercio, o que puedan razonablemente anticiparse; también tendrán los mismos derechos para construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el ferrocarril de Panamá y los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, canales, di-

ques, represas, depósitos de agua y demás obras auxiliares que sean necesarias y convenientes para la construcción, conservación, protección y explotación del canal y de los ferrocarriles.

ARTICULO III

«Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda ejercer los derechos y privilegios concedidos por este Tratado, la República de Colombia concede a dicho Gobierno el uso y dirección por el término de cien años prorrogable a la exclusiva y absoluta opción de los Estados Unidos por períodos de igual duración, mientras así lo deseen, de una zona de terreno a lo largo del canal que se abra, de cinco kilómetros de ancho a cada lado de la vía, medidos desde la línea central de ella, incluyendo los canales necesarios auxiliares, los cuales en ningún caso podrán exceder la longitud de quince millas medidas desde el canal principal y otras obras, como también hasta la profundidad de diez brazas en la bahía de Limón, a continuación del Canal, y por lo menos tres millas marinas desde el punto de baja marea en cada término del canal en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, respectivamente. En cuanto sea necesario para la construcción, conservación y explotación del canal, los Estados Unidos tendrán el derecho de usar y ocupar el grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá, denominadas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, pero dichas islas no se considerarán incluidas en

la zona definitiva ni serán regidas por los reglamentos especiales aplicables a la referida zona.

«Esta concesión no invalidará en manera alguna los títulos y derechos de los propietarios territoriales particulares en la dicha zona de terreno, ni embarazará los derechos de paso por las vías públicas del Departamento, entendiéndose, sin embargo, que nada de lo aquí contenido obrará para minorar, debilitar o coartar los derechos concedidos a los Estados Unidos en otras partes de esta convención.

«Esta concesión no incluye a las ciudades de Panamá y Colón, excepto en cuanto a los terrenos y otras propiedades en ellas situadas, pertenecientes a o en posesión de dichas Compañías del Ferrocarril y del Canal, pero todas las disposiciones del artículo 35 del tratado de 1846, 1848, celebrado entre las partes contratantes, seguirán rigiendo y se aplicarán en toda su fuerza a las ciudades de Panamá y de Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de la dicha zona, y el territorio comprendido en ésta será neutral, y el Gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia, según el mencionado artículo del citado Tratado.

«Para dar desarrollo a esta disposición se creará una Comisión Mixta por los Gobiernos de Colombia y los Estados Unidos que dictará y hará cumplir los reglamentos sanitarios y de policía.

ARTICULO IV

«Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por los términos de esta convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia, sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse tales derechos y privilegios. El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía y rechaza toda pretensión de menoscabarla de manera cualquiera o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o Sur América; pues desea por el contrario robustecer el poder de las Repúblicas en este continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad e independencia.

ARTICULO V

«La República de Colombia autoriza a los Estados Unidos para construir y mantener en cada una de las bocas y términos del proyectado canal un puerto para los buques que de él se sirvan, con faros adecuados y otros auxiliares para la navegación; y los Estados Unidos quedan autorizados para usar y ocupar, dentro de los límites de la zona señalada por esta convención, aquella parte de la línea costanera y de las tierras e islas adyacentes que sean necesarias para este objeto, incluyendo la construcción y conservación de tajamares, diques, muelles, malecones, estaciones carboneras, dársenas y otras apropiadas. La

construcción y conservación de dichas obras serán de cargo y por cuenta de los Estados Unidos, y los puertos una vez establecidos, cuyos límites se demarcarán con toda precisión, se declararán libres.

«Para dar efecto a este Artículo, los Estados Unidos darán preferente atención y cuidado al mantenimiento de obras de desagüe, sanidad y aseo en el curso del canal y de sus dependencias, con el fin de impedir la invasión de epidemias y de promover su propia cesación en el caso de que aparezcan. A este efecto, los Estados Unidos organizarán hospitales en la línea del canal y dotarán de un modo adecuado a las ciudades de Panamá y de Colón de los acueductos y obras de desagüe necesarias con el objeto de impedir que dichas ciudades, por su proximidad a la ruta del canal, vengán a ser focos de infección.

«El Gobierno de Colombia conseguirá para los Estados Unidos, o sus representantes, en las ciudades de Panamá y Colón, los terrenos y derechos necesarios para verificar las mejoras a que se ha hecho referencia y queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón, excepto en cuanto a los gastos necesarios para la explotación y conservación de dicho

servicio, inclusive los depósitos, acueductos, llaves, cañado, distribución, drenaje y otras obras.

ARTICULO VI.

«La República de Colombia se compromete a no ceder ni arrendar a ningún Gobierno extranjero ninguna de las islas o puertos que estén dentro de la bahía de Panamá o en lugares adyacentes, ni sobre la costa atlántica colombiana entre el río Atrato y el límite occidental del Departamento de Panamá, con el fin de establecer fortificaciones, estaciones navales o carboneras, puestos militares, muelles u otras obras que puedan entorpecer la construcción, explotación, protección, seguridad y libre uso del canal y de sus obras auxiliares. A fin de que Colombia pueda cumplir con esta obligación, el Gobierno de los Estados Unidos prestará mano fuerte, llegado el caso, para impedir la ocupación de las mencionadas islas y puertos, garantizando allí la soberanía, independencia e integridad de Colombia.

ARTICULO VII.

«La República de Colombia incluye en la precedente concesión el derecho, sin obstáculo, costo o impedimento, a la dirección, consumo y utilización general de las aguas del río Chagres y otras corrientes, lagos y lagunas y de todas las aguas no navegables, ya sean naturales o artificiales, para aprovecharlas de la manera que hallen necesario los Estados Unidos para el dis-

frute de las concesiones y derechos que este tratado les concede; como también a la navegación de todos los ríos, corrientes, lagos y otras vías fluviales navegables, que en el Departamento de Panamá bajo la jurisdicción y dentro del dominio de la República de Colombia, situados dentro o fuera de la zona mencionada, puedan ser necesarios o convenientes para la construcción, conservación o explotación del canal principal y de sus auxiliares, u otras obras, sin impuestos ni cobros de clase alguna, incluyendo el derecho de alzar o bajar el nivel de las aguas y desviarlas, encerrarlas e inundar los terrenos que sean necesarios para el debido ejercicio de los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos; así como de rectificar, construir o mejorar la navegación de cualquiera de dichos ríos, corrientes, lagos y lagunas. Todo el costo será por cuenta única de los Estados Unidos, pero los ciudadanos de Colombia harán libre uso de las vías fluviales que construyan los Estados Unidos sin pagar derechos o impuestos de clase alguna. Los Estados Unidos tendrán derechos al gratuito uso de agua, piedra, greda, tierra o de otros materiales que puedan necesitarse y que se hallen en los terrenos públicos pertenecientes a Colombia,

«Todos los daños que se causen a propietarios particulares por inundaciones o por desviaciones de las aguas o de cualquiera otra manera, provenientes de la construcción y explotación del canal, se apreciarán y ajustarán en cada caso, por

una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, pero el valor de las indemnizaciones que se fijen se pagará únicamente por los Estados Unidos.

ARTICULO VIII

«El Gobierno de Colombia declara libres y francos en todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del canal, incluyendo los de Panamá y Colón y las aguas de éstos; de manera que no se cobrarán por el Gobierno de Colombia, derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faro, muelle, pilotaje, cuarentena o cualquier otro impuesto o derecho de ninguna clase sobre los buques que usen o atraviesen el canal, o que pertenezcan al Gobierno de los Estados Unidos y que sean empleados por él, directa o indirectamente, en conexión con la construcción, conservación y explotación de la obra principal o de sus auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de tales buques y a su carga, tripulación o pasajeros se les permite el uso y tránsito del canal y de los puertos que a él conduzcan, sin estar sometidos a otros impuestos y derechos que los que fijen los Estados Unidos por el uso del canal y de sus dependencias, entendiéndose que tales impuestos y derechos se fijarán de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el artículo XVI.

«Los puertos que conduzcan al canal, incluyendo a Panamá y Colón, también serán libres

para el comercio universal y no se podrá cobrar en ellos derechos o impuesto alguno, excepto sobre las mercancías destinadas a ser introducidas para el consumo del resto de la República de Colombia o del Departamento de Panamá, y sobre los buques que toquen en los puertos de Colón y Panamá y que no atraviesen el canal.

«Aunque los mencionados puertos serán libres y abiertos para todos, el Gobierno de Colombia podrá establecer en ellos las aduanas y resguardos que juzgare convenientes para cobrar los derechos de introducción de los efectos destinados a otras partes de la República y para velar por que no se haga contrabando. Los Estados Unidos podrán servirse de los puertos situados en las extremidades del canal, inclusive los de Panamá y Colón, para anclaje, reparación de buques, embarque, desembarque, depósitos y trasbordo de mercancías que vayan de tránsito y que se destinen al servicio del canal o de otras obras.

«Las concesiones o privilegios concedidos por Colombia para la explotación de faros en Colón y en Panamá quedarán sometidos a la expropiación, indemnización y pago, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo XIV, referente a las propiedades allí situadas; pero Colombia no hará concesiones adicionales a tales privilegios ni modificará las condiciones de las concesiones que hoy existen.

ARTICULO IX

«No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el canal, los buques que por él transiten, los remolcadores y otros buques al servicio del mismo canal o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, oficinas, habitaciones de obreros, fábricas de cualquiera naturaleza que sean, depósitos, muelles, máquinas y demás obras, propiedades o efectos que pertenezcan al canal o ferrocarril y de sus dependencias, ya estén situadas dentro de las ciudades de Panamá y de Colón o en cualquier otro lugar autorizado por las disposiciones de esta convención.

«Tampoco podrán imponer contribuciones o cargos de carácter personal de ninguna especie sobre los empleados, oficiales, trabajadores y demás individuos en el servicio del canal y de sus dependencias.

ARTICULO X

«Queda entendido que las líneas telegráficas y telefónicas que se establezcan para el servicio del canal, podrán usarse, mediante arreglos equitativos, para el servicio público y privado, en conexión con las líneas de Colombia y de las demás Repúblicas americanas y de las Compañías de cables autorizadas para funcionar en los puertos y territorios de dichas Repúblicas, pero los

despachos oficiales del Gobierno de Colombia y de las autoridades del Departamento de Panamá no pagarán por el servicio de dichas líneas derechos más altos de los que se cobren a los empleados de Gobierno de los Estados Unidos.

ARTICULO XI

«El Gobierno de Colombia permitirá la inmigración y el libre acceso a los terrenos y talleres del canal y de sus dependencias, de todos los empleados y obreros con sus respectivas familias, cualquiera que sea la nacionalidad, contratados para la obra, en busca de trabajo, o de cualquier manera relacionadas con el dicho canal y sus dependencias, y todas estas personas estarán libres y exentas del servicio militar en la República de Colombia.

ARTICULO XII

«Los Estados Unidos podrán importar en todo tiempo a dicha zona del canal, sin pagar derechos de aduana, impuestos, contribuciones de cualquier otra especie y sin limitación alguna, los buques, dragas, locomotoras, carros, maquinarias, herramientas, explosivos, materiales de construcción y provisiones y otros artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación y explotación del Canal y de otras obras auxiliares, así como todos los abastos, medicinas, vestidos y demás artículos necesarios y convenientes para los empleados, oficiales, trabajadores y obre-

ros al servicio de los Estados Unidos y para sus respectivas familias. Si algunos de dichos artículos se destinaran al consumo fuera de la zona, con la excepción de Panamá y Colón, y dentro del territorio de la República, quedarán sometidos a los mismos derechos de importación u otra clase que se cobran conforme a las leyes de Colombia o a las Ordenanzas del Departamento de Panamá, sobre artículos semejantes o iguales.

ARTICULO XIII

«Los Estados Unidos tendrán autoridad para proteger y dar seguridad al canal, así como a los ferrocarriles y demás obras auxiliares y dependencias y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y otras personas que concurren a aquella región, para dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y de sanidad que se juzguen necesarios para la conservación del orden y de la salud pública, así como para proteger de interrupción o daños la navegación y el tráfico del canal, de los ferrocarriles o de otras obras y dependencias.

I «La República de Colombia podrá establecer tribunales judiciales dentro de dicha zona, para decidir en conformidad con sus leyes y procedimientos judiciales, las controversias que en adelante se especificarán.

«Los Tribunales así establecidos por la República de Colombia, tendrán exclusiva jurisdicción

dentro de dicha zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de la República de Colombia o entre ciudadanos de la República de Colombia y extranjeros que no sean ciudadanos de los Estados Unidos.

II. «Salvo la soberanía general que ejerce Colombia en dicha zona, los Estados Unidos podrán establecer en ella tribunales judiciales que tendrán jurisdicción en ciertas controversias que en adelante se especificarán, y las cuales se determinarán de acuerdo con las leyes y procedimientos judiciales de los Estados Unidos.

«El tribunal o los tribunales así establecidos por los Estados Unidos tendrán exclusiva jurisdicción en dicha zona de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de éstos y los de otros países con excepción de los de la República de Colombia; así como de toda controversia que de cualquier manera provenga de la construcción, sostenimiento y explotación del canal, de ferrocarril o de otras propiedades y obras.

III. «Colombia y los Estados Unidos, de común acuerdo establecerán y conservarán en dicha zona un tribunal judicial mixto que tenga jurisdicción civil, criminal y de almirantazgo, y que se compondrá de juristas nombrados por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos, de la manera que más tarde acuerden los dos Gobiernos, y este tribunal tendrá jurisdicción en las controversias que en adelante se especifica-

rán y de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la zona y de todas las cuestiones de almirantazgo, en conformidad con las leyes y procedimientos que más tarde se acordarán y fijarán por los dos Gobiernos.

«Este tribunal judicial mixto tendrá exclusiva jurisdicción dentro de la dicha zona, de todas las controversias que se susciten entre ciudadanos de Colombia y de los Estados Unidos, y entre ciudadanos de otros países que no sean de Colombia ni de los Estados Unidos; como también de todos los delitos, crímenes y faltas que se cometan dentro de la dicha zona y de todas las cuestiones de almirantazgo que en ella se susciten.

IV. «En lo futuro, y de tiempo en tiempo, según lo exijan las circunstancias los dos Gobiernos acordarán y fijarán las leyes y procedimientos que deben regir a dicho tribunal judicial mixto y que han de ser aplicables a todas las personas y cuestiones bajo la jurisdicción de este tribunal; y también crearán los funcionarios y empleados que en dicho tribunal se requieran y determinarán su autoridad y deberes; y además dictarán medidas adecuadas de común acuerdo para la persecución, captura, prisión, detención y entrega dentro de la mencionada zona, de las personas acusadas de la comisión de delitos, crímenes o faltas fuera de la zona, y para la persecución, captura, prisión, detención y entrega fuera de la dicha zona, de personas acusadas de la co-

misión de delitos, crímenes y faltas dentro de la zona.

ARTICULO XIV

«Las obras del canal, los ferrocarriles y sus auxiliares, se declaran de utilidad pública, y, en consecuencia, todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, conservación y explotación del canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas, de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación, por una Comisión Mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos.

«Las indemnizaciones que señale la Comisión por tales expropiaciones, serán pagadas por los Estados Unidos, pero el avalúo de tales tierras y la fijación de daños y perjuicios, se fundarán por el valor que tenían antes de empezar los trabajos del canal.

ARTICULO XV

«La República de Colombia concede a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la República abiertos al comercio, como lugares de refugio para cualesquiera buques empleados en la obra del canal y para todos aquellos que hallándose en las mismas circunstancias de arribada forzada, vayan destinados a atravesar el canal y necesiten anclar en dichos puertos. El Go-

bierno de Colombia no cobrará derecho alguno de tonelaje o de anclaje sobre dichos buques.

ARTICULO XVI

«El canal una vez construido y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales y estarán abiertas en conformidad con las condiciones de la sección I del Artículo III y en conformidad con todas las estipulaciones del Tratado celebrado en 18 de Noviembre de 1901 entre los Gobiernos de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña.

ARTICULO XVII

«El Gobierno de Colombia tendrá derecho de transportar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo y sin pagar derecho alguno. Esta exención se extiende al ferrocarril auxiliar para el transporte de las personas al servicio de la República de Colombia o del departamento de Panamá y de la policía encargada de la conservación del orden público fuera de dicha zona, así como para sus equipajes, pertrechos y provisiones.

ARTICULO XVIII

«Los Estados Unidos tendrán pleno derecho y autoridad para dictar y hacer efectivos los reglamentos necesarios para el uso del canal y ferrocarriles, de los puertos que a él den entrada y de sus obras auxiliares y para fijar tarifas

y derechos conforme a lo estipulado en el Artículo XVI.

ARTICULO XIX

«Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos por esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre las propiedades raíces que puedan adquirir los Estados Unidos por la traslación de los derechos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá que estén fuera de la zona referida.

ARTICULO XX

«Si en virtud de cualquier Tratado existente entre la República de Colombia y una tercera potencia, hubiera privilegios o concesiones relativos a una vía interoceánica que favorezca a dicha tercera potencia y que sean incompatibles en cualquiera de sus términos con los de la presente Convención, la República de Colombia se compromete a cancelar o modificar tal tratado en forma debida, haciendo a la dicha tercera potencia la notificación del caso dentro del término de cuatro meses contados desde la fecha de esta Convención y si tal Tratado no tuviera cláusula de modificación o anulación, la República de Colombia se compromete a procurar su modificación o anulación de modo que no exista conflicto alguno con las estipulaciones aquí establecidas.

ARTICULO XXI

«Se entiende que los derechos y privilegios concedidos por la República de Colombia a los Estados Unidos en los precedentes artículos, quedan libres de anteriores concesiones o privilegios a otros Gobiernos, corporaciones, sindicatos, individuos; y, en consecuencia, si ocurriere una reclamación cualquiera, con motivo de dichas concesiones y privilegios, o de otro modo, los reclamantes acudirán al Gobierno de Colombia y no al de los Estados Unidos, para la indemnización o arreglo a que hubiere lugar.

ARTICULO XXII

«La República de Colombia renuncia y cede a los Estados Unidos la participación que pudiera corresponderle en los productos futuros del canal fijados en el Artículo XV del Contrato de Concesión con LUCIEN N. B. WYSE, del cual hoy es dueño la Compañía Nueva del Canal de Panamá y todos los derechos y reclamaciones de naturaleza pecuniaria provenientes de dicha concesión o que provenga de las concesiones a la Compañía del Ferrocarril de Panamá o de cualquiera prórroga o modificación de dichas concesiones; igualmente renuncia, confirma y cede a los Estados Unidos, desde ahora y para el futuro, todos los derechos y propiedades reservados en las mencionadas concesiones y que de otro modo habrían de corresponder a Colombia antes

o a la expiración del término de los noventa y nueve años de las concesiones otorgadas al interesado y a las compañías arriba mencionadas y todo derecho, título y participación que tengan ahora o que en lo futuro pueda corresponderle en las tierras, en el canal, en las obras, propiedades y derechos pertenecientes hoy a dichas compañías en virtud de las citadas concesiones, o de otra manera, y los que los Estados hayan adquirido o adquieran de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, o por su conducto, incluyendo cualesquiera propiedades y derechos que en lo futuro correspondan a Colombia en virtud de lapso, multa o de otra manera, bajo las condiciones de los contratos de concesiones celebradas con el dicho WYSE, la Compañía Universal del Canal de Panamá.

«Los arriba mencionados derechos y propiedades quedarán libres de todos los derechos actuales o de reversión que correspondan a Colombia, y el título que adquieran los Estados Unidos, cuando se verifique la proyectada compra por los Estados Unidos a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, será absoluto en cuanto toca a la República de Colombia, pero sin perjuicio de los derechos de Colombia expresamente asegurados bajo este tratado.

ARTICULO XXIII

«Si llegare a ser necesario en algún tiempo el empleo de fuerza armada para la seguridad y

protección del canal, o de los buques que de él se sirvan, o de los ferrocarriles y otras obras, la República de Colombia se compromete a hacer uso de la necesaria para tal objeto, según las circunstancias; pero si el Gobierno de Colombia no pudiera atender eficazmente a este compromiso, el de los Estados Unidos, con el consentimiento o a la solicitud del de Colombia o del Ministro de ella en Washington, o de la autoridad local, civil o militar empleará la fuerza necesaria para este solo objeto; y tan pronto como cese la necesidad, se retirará la fuerza así empleada. En casos excepcionales, sin embargo, de peligro no previsto o inminente para el dicho canal, ferrocarriles y otras obras, o para las vidas y propiedades de las personas empleadas en el canal, ferrocarriles y otras obras, el Gobierno de los Estados Unidos queda autorizado para obrar en el sentido de su protección, sin necesidad del consentimiento previo del Gobierno de Colombia, al cual dará inmediato aviso de las medidas tomadas para el objeto indicado, y tan pronto como acudan fuerzas colombianas suficientes para atender al objeto indicado, se retirarán las de los Estados Unidos.

ARTICULO XXIV

«El Gobierno de los Estados Unidos se compromete a completar los trabajos preliminares necesarios para la apertura del canal y de sus obras auxiliares a la mayor brevedad posible; y

dentro de dos años contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención, comenzará la obra efectiva en el canal mismo, el cual deberá estar abierto al comercio entre los dos océanos, doce años desde los dos años citados. En caso, sin embargo, de que se presenten dificultades y obstáculos en la construcción del canal, imposibles de prever ahora, en consideración a la buena fe con que haya procedido el Gobierno de los Estados Unidos, a la cuantía de los gastos ya hechos en la obra y a la naturaleza de las dificultades con que se hubiere tropezado, el Gobierno de Colombia prorrogará los términos señalados en este artículo hasta por doce años más para la terminación del canal.

«Pero si los Estados Unidos en cualquier tiempo determinaren construir el canal virtualmente al nivel del mar, en tal caso el plazo se extenderá por diez años más.

ARTICULO XXV

«Como precio o canon del derecho de uso de la zona concedida en esta Convención por Colombia a los Estados Unidos para la construcción del Canal, así como por los derechos de propiedad del Ferrocarril de Panamá, y por la anualidad de doscientos cincuenta mil dólares en oro que Colombia deja de cobrar del mismo ferrocarril, así como en compensación de los derechos, privilegios y exenciones otorgadas a los Estados Unidos, y en consideración al aumento de gastos

de administración pública en el Departamento de Panamá, ocasionado por los trabajos de construcción del canal, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga a pagar al de Colombia, la cantidad de diez millones de dollars, en oro americano al canjearse las ratificaciones de esta Convención, una vez aprobada de conformidad con las leyes de los dos países respectivamente y luego la cantidad anual de doscientos cincuenta mil dollars, en oro americano, durante la vida de esta Convención a contar después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.

«Las estipulaciones de este artículo son adicionales a los demás derechos asegurados a Colombia por esta Convención.

«Pero ninguna demora ni diferencia de opinión con relación a este artículo afectará o interrumpirá la plena operación y efecto de esta Convención por otros respectos.

ARTICULO XXVI

«Ningún cambio en el Gobierno, las leyes o tratados de Colombia podrá afectar, sin el consentimiento de los Estados Unidos, los derechos que correspondan a los Estados Unidos en virtud de esta Convención, o en virtud de estipulaciones en tratados que actualmente existan entre los dos países o que en lo futuro se negocien en lo relativo a las disposiciones de esta Convención.

«En caso de que Colombia más tarde llegue a ser parte constituyente de otro Gobierno o forme unión o confederación con otros Estados, confundiendo así su actual soberanía, o independencia con la de otro Gobierno, unión o confederación, los derechos concedidos a los Estados Unidos por esta Convención no serán en manera alguna minorados o restringidos.

ARTICULO XXVII

«La Comisión Mixta a que se refieren los artículos III, VII y XIV, se establecerá de la manera siguiente:

«El Presidente de Colombia nombrará dos personas y el Presidente de los Estados Unidos nombrará otras dos personas y juntas todas procederán a determinar; pero en el caso de que no pudieran ponerse de acuerdo, por haber de cada lado igual número de votos, los dos Gobiernos, de común acuerdo, nombrarán un tercero en discordia cuya decisión será definitiva. En el caso de muerte, ausencia o incapacidad de algún comisionado o del tercero; o en caso de que no funcione o se abstenga o se excuse de hacerlo, su lugar se llenará con el nombramiento de otra persona de la manera arriba indicada. Toda decisión dictada por la mayoría de la comisión o por el tercero será definitiva.

ARTICULO XXVIII

«Una vez firmada esta Convención por las leyes de los respectivos países y se canjeará en Washington dentro del término de ocho meses contados desde su fecha, o antes si fuere posible».

EFECTOS DEL TRATADO HERRAN-HAY

Ante la somera exposición del tratado Herran-Hay no puede negarse que fueron inexplicables las razones fatalistas que dominaron el Senado de Colombia al negar la aprobación de ese pacto que, observándolo aún con un criterio histórico retrospectivo, resultaba conveniente en las circunstancias de entonces, puesto que Colombia conservaba la soberanía del territorio, obtenía una serie de ventajas económicas y políticas con la apertura de ese canal y satisfacía la exigencia justificada de los panameños, cuyo porvenir dependía de la realización de esa obra.

Se podría afirmar que sólo un exceso de egoísmo nacional y de patriotería local de parte de los políticos colombianos causaron la desmembración de Panamá y su constitución como Estado soberano. La experiencia demuestra ahora que no fueron equivocadas las previsiones separatistas del sentimiento popular panameño si aquél tratado hubiera sido aprobado como lo indicaba el interés de Colombia al vincular la construcción de ese canal en solidario acuerdo con la re-

solución inquebrantable de los Estados Unidos y no la de haber sacrificado, por un chauvinismo exagerado, el espléndido panorama de su situación en los contrafuertes más adelantados de la América del Sur con la visión maravillosa de los tres océanos extendidos al pie de sus orillas y frente a las rutas de todo el Universo. La ratificación del Tratado Herran-Hay fué rechazada por el Senado de Colombia en 10. de Agosto de 1903. Pero antes de tres meses de este incidente se producía un levantamiento separatista general del Departamento de Panamá. El Gobierno colombiano presidido por el General Marroquín, a pesar de sus esfuerzos, e interpretando la indignación del resto del país, no pudo dominar el movimiento que fué patrocinado en gran parte por los accionistas de la Compañía francesa liquidada, entre los que figuró Bunneau - Varilla, que fué el primer ministro de la nueva República cerca de los Estados Unidos. El 5 de Noviembre de 1903, el Gobierno de Washington reconocía la nueva República y el 18 del mismo mes se firmaba el Tratado Hay-Bunneau Varilla, por el cual:

«La República de Panamá cedía a perpetuidad a los Estados Unidos todas las tierras de una zona de ocho kilómetros a cada lado de la línea media del canal, concediéndoles el uso, la ocupación y el dominio de todas las tierras y aguas que pudieran ser necesarias a la construcción, mantenimiento, explotación, buen estado sanita-

rio y protección del canal principal y de los canales auxiliares. Los Estados Unidos adquieren el derecho de usar de la fuerza armada y de establecer fortificaciones para la seguridad y protección del canal. Se concede a los Estados Unidos la soberanía del territorio donde están situadas las tierras y las Islas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, la propiedad de ellas y la cesión de todos los derechos, poderes y autoridad con exclusión absoluta de Panamá. Pueden establecerse en el Istmo todos los medios de comunicación más apropiados, se traspasa el dominio sobre las ciudades de Panamá y Colón para la expropiación de los bienes inmuebles que fueran necesarios, pero quedando estas ciudades fuera de la concesión general, se le cedieron todos los derechos que Colombia tuviera sobre las propiedades de la Compañía Nueva del Canal o de los ferrocarriles. Como compensación por el derecho soberano que adquieren los Estados Unidos pagarán a Panamá diez millones de dollars y doscientos cincuenta mil dollars anuales a contar del noveno año de ratificado el Tratado».

Esta es, en suma, la síntesis del Tratado Bunneau-Varilla-Hay que otorgó la propiedad y soberanía a los Estados Unidos sobre la zona llamada «Canal de Panamá».

Compensaciones a Colombia

En cuanto a la situación lesionada de Colombia no quedó resuelta sino en 1921 pero después

de haberse efectuado anteriormente diversas negociaciones. Con ocasión del viaje del Secretario de Estado Mr. Root a Sud-América en 1907 se firmó una convención tripartita Root-Cortez-Arosemena, entre Colombia y los Estados Unidos, entre Panamá y los Estados Unidos y entre Panamá y Colombia. Por esas convenciones Colombia quedaba en libertad de transportar sus buques de guerra y sus tropas a través del canal sin pagar derechos, sus manufacturas quedaban admitidas en la misma base de igualdad que la de los Estados Unidos, lo mismo que el transporte de la correspondencia. Panamá pagaría a Colombia parte de su deuda entregando el 10% de la renta anual que recibiría de los Estados Unidos. Colombia reconocería la independencia de Panamá y las fronteras entre ambos países serían delimitadas. En 1909, el Senado de Washington ratificó esas convenciones, no así Colombia hasta el 6 de Abril de 1914 en que se celebró el Tratado Thompson-Urrutia que tuvo «por objeto resolver las diferencias existentes entre los dos países y provenientes de los sucesos que tuvieron lugar en el istmo de Panamá en Noviembre de 1903».

Por este Tratado se da una satisfacción a Colombia y se conviene en pagársele la suma de \$25.000.000 de dollars, como indemnización, y fué ratificado por el Senado americano en 20 de abril de 1921 quedando desde entonces restablecidas

las relaciones jurídicas de los reclamos colombianos.

Hemos creído necesario hacer una somera síntesis histórica de las negociaciones políticas que llevaron a la intervención de los Estados Unidos para la adquisición del canal interoceánico y considerar en seguida la situación jurídica que resultaría para dicho canal como consecuencia de una guerra internacional.

CUARTA PARTE

POLITICA AMERICANA

Es indudable que hasta mediados del primer cuarto del siglo XX la política de los Estados Unidos respecto de los demás países americanos se ha caracterizado por dos tendencias: una de absorción bélica por medios violentos o aparentemente pacíficos de ciertos territorios convenientes al interés de ese país; y otra de exclusiva penetración económica en el resto del continente para aprovechar las ingentes fuentes de riqueza que encierra y para repletar los mercados de esos pueblos con su inmensa producción industrial. Lo interesante en la política exterior de los Estados Unidos es la uniformidad del pensamiento de sus gobernantes hacia los objetivos indicados por la utilidad nacional. La consecuencia de la adquisición del Canal de Panamá fué la resultante de esta política perfectamente elaborada desde la independencia. Es natural que su aplicación haya producido algunas lesiones en el sentimiento patriótico de los países hispano-americanos, pero, sin duda, los Estados Unidos han ejercido una vigilancia permanente en el

destino de las nacientes nacionalidades del continente, evitando que fueran la presa del imperialismo europeo y de su colonización.

Naturaleza jurídica de los Canales Marítimos.

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

Para unos autores los canales artificiales o sean los construidos por la mano del hombre, deben ser considerados como territorio terrestre y sujetos por lo tanto a la soberanía exclusiva del Estado que los posee, y para otros publicistas, deben ser considerados como territorio marítimo porque son parte integrante del mar o de los mares que ponen en comunicación. Hay doctrinas que sostienen, por otra parte, que el Estado que establece un estrecho o canal artificial construye una servidumbre en su territorio.

«Un canal interoceánico tiene desde su origen y por su origen, carácter local y para sus efectos

carácter internacional, siendo necesario tener ambos en cuenta por lo que toca a su regulación jurídica que ha surgido de convenios internacionales. Aunque no pueda ni deba fabricarse sin el consentimiento del Estado que va a convertir en mar una parte de su territorio y aunque sea tan poco ancho que se parezca a un río caudaloso, si tiene por objetivo el comercio universal, necesita sujetarse a reglas que lo hagan fácil y posible. Si puede decirse de ciertas cosas, en materia de derecho privado, que son inmuebles por destino, cabe afirmar de los canales interoceánicos que son internacionales a causa de su objeto».

Resulta que hay dos criterios para definir la naturaleza jurídica de un canal marítimo, el de su utilidad local y el de su utilidad internacional. Dos canales europeos, el de Corintio y el de Kiel, tuvieron una finalidad local, aún cuando después Grecia dedicó el primero al tránsito de barcos de todas las banderas, y el segundo en la boca del Elba tuvo un destino especial, mientras permaneció en poder de Alemania, fué señalado sólo para fines militares y considerado como ruta nacional e interior de ese país hasta la Paz de Versailles.

Posteriormente, a mérito de una reclamación formulada por Gran Bretaña, Francia, Italia y el Japón ante el Tribunal Permanente de Justicia Internacional, se resolvió considerar ese ca-

guerra, sin distinción de pabellón. Sin embargo, Inglaterra desde la Gran Guerra de 1914 estableció su protectorado sobre Egipto, pero sin afectar en nada el régimen de la libre navegación, según consta de la declaración inglesa de 28 de Febrero de 1922 en cuyo artículo 1o. se dice «que mientras llega el momento en que sea posible por la libre disposición y los arreglos amistosos de ambas partes, celebrar entre los Gobiernos los convenios oportunos, queda absolutamente reservada a la Gran Bretaña, entre otras cosas, la seguridad de su comunicación en Egipto y que esta declaración no modifica ni puede modificar el convenio internacional vigente, y el canal de Suez, propiedad territorial del Estado Soberano de Egipto sigue convencionalmente abierto al libre tránsito y al libre comercio universal».

SITUACION JURIDICA DEL CANAL DE PANAMA

En cuanto al Canal de Panamá, cuya adquisición por los Estados Unidos, según hemos visto, estuvo sujeta a una serie de incidentes que demostraron la inquebrantable voluntad de los sucesivos Gobiernos americanos por establecer a perpetuidad un derecho domínico y absoluto en esa zona sometida a leyes americanas y a considerar ese territorio como formando parte del territorio de los Estados Unidos, está regulado por dos sistemas de convenciones: uno por el Tratado Hay-Pauncelote de 18 de Noviembre de 1901 entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña y otro por los Tratados Hay-Bunneau Varilla de 18 de Noviembre de 1903 y por el Tratado de Alianza entre los Estados Unidos y Panamá de 28 de Julio de 1926.

Según el Tratado Hay-Pauncelote, queda consignado como aplicables al Canal de Panamá las reglas aceptadas para el Canal de Suez en el Convenio de Constantinopla en el sentido de que el Canal estará abierto para todos los buques mer-

cantes o de guerra, de modo que no haya diferencia respecto de cualquier nación o de tránsito, que serán justas y equitativas, y que el canal deberá permanecer neutral y no ser objeto de un bloqueo, de algún acto de hostilidad o de un derecho de guerra, pero se autoriza a los Estados Unidos para mantener la policía militar necesaria para evitar las ilegalidades y los desórdenes. Estas son las limitaciones que el dominio de los Estados Unidos tiene en cuanto al actual régimen del Canal de Panamá, pero es de advertir que en el texto del Tratado Hay-Pauncelote no aparecen los deberes y obligaciones que los Estados Unidos contraerían en «tiempo de guerra», lo que les daría derecho a proceder según sus intereses en el caso de un conflicto internacional en que fueran parte.

El otro sistema de convenciones referente al Canal de Panamá está constituido por los Tratados Hay-Bunneau Varilla y por el de alianza militar de 28 de Julio de 1926. Según el primero de estos Tratados, que reconoció a perpetuidad el dominio y la soberanía de la zona necesaria, según hemos indicado, a los Estados Unidos, el canal de Panamá está convencionalmente abierto al tráfico universal y declarada su neutralidad a perpetuidad, pero los Estados Unidos quedan autorizados ampliamente, por el Art. 23 de esa Convención, a emplear la fuerza armada para la seguridad y para la defensa del canal, en todo tiempo, —en paz o en guerra— utilizando sus

fuerzas de policía, militares y navales a su entera discreción construyendo las fortificaciones necesarias.

En este Tratado no existen las limitaciones precisas del Tratado Hay-Pauncelote, pero evidentemente ambas convenciones están de acuerdo en el mantenimiento de la neutralidad del canal, aún cuando el primero facilita en todo el dominio absoluto americano en el presente y en el porvenir de la suerte del canal. Esta observación se halla apoyada en lo que disponía el Convenio Taft sobre la facultad de los Estados Unidos para establecer una zona independiente para el comercio mundial, pero que fué modificado por el Tratado de Alianza Militar de 28 de Julio de 1926, según el cual la República de Panamá se compromete a cooperar por todos los medios posibles, con los Estados Unidos, a la protección y a la defensa del canal, y por consecuencia, la República de Panamá se considerará en estado de guerra en caso de un conflicto armado en que los Estados Unidos fueran beligerantes, poniendo a disposición de éstos todo su territorio.

Según el criterio jurídico internacional derivado del Tratado Hay-Pauncelote, Estados Unidos adquirió la obligación de mantener y de defender la neutralidad del Canal y aunque se supone que esta obligación es extensiva no sólo en tiempo de paz sino de guerra, el tratado citado

nada dice ni nada contiene sobre el deber de los Estados Unidos de continuar manteniendo y defendiendo esa neutralidad en el caso especial de un conflicto armado en que fuera obligado a ser uno de los beligerantes. Por supuesto, que según el criterio americano y el tratado de alianza con Panamá, los Estados Unidos en caso de una guerra en que fueran parte, dispondrían a su antojo de la suerte del Canal de Panamá.

EL CANAL DE PANAMA Y EL CONCEPTO AMERICANO

La construcción del Canal de Panamá ha sido realizada de acuerdo con una necesidad urgente del movimiento expansionista de la Gran República del Norte. Para los estadistas americanos, el Canal de Panamá constituye una de sus fronteras marítimas y una posesión territorial nacional.

Si convino con Inglaterra en firmar el tratado Hay-Pauncelote aceptando la neutralidad de la zona y las disposiciones de la Convención de Constantinopla, fué para satisfacer las exigencias inglesas del momento, pero dejando la garantía de esa neutralidad a la voluntad exclusiva de los Estados Unidos. Aunque jurídicamente existe una obligación de las dos potencias, prácticamente Gran Bretaña, a la que no acompañó el éxito en las negociaciones de ese tratado, ha dejado el destino de ese canal a la influencia definitiva de los Estados Unidos.

Pero, por definición, para el pueblo americano, el Canal con sus territorios anexos, es una ruta

nacional indispensable para comunicar por el mar sus costas del Pacífico y del Atlántico, sus posesiones del Extremo Oriente, de las Antillas y de Alaska. Constituye, además, para el criterio público de ese país, una plaza militar estratégica y defensiva de su propia existencia, es administrada por un gobierno militar y es el punto de conjunción y de enlace de las unidades navales de sus escuadras de los dos mares que lo rodean.

El General Grant al asumir la Presidencia de los Estados Unidos el 4 de Marzo de 1869 consideraba «como de grande importancia política que ningún gobierno europeo poseyese el Canal». Expresaba al mismo tiempo la urgente necesidad de un «canal americano» en el suelo americano, que perteneciese al pueblo americano».

Más tarde el Presidente Hayes, en 1880, en su mensaje al Congreso afirmaba estas declaraciones: «La política de este país quiere un canal bajo el control americano. Los Estados Unidos no pueden consentir en abandonar ese control a ninguna potencia europea, ni a una combinación de potencias europeas. Si los Tratados existentes entre los Estados Unidos y otras naciones o si los derechos de soberanía y de propiedad de otras naciones entraban esta política deben tomarse medidas convenientes para establecer, por justas y liberales negociaciones, un sistema americano, de manera compatible con los derechos de

las naciones interesadas. El canal llegaría a ser la gran ruta oceánica entre sus costas del Atlántico y las del Pacífico y formaría virtualmente una parte de la frontera marítima de los Estados Unidos».

Cuando la guerra con España y en vista del largo viaje que hubo de efectuar el crucero «Oregon» para venir de San Francisco a las Antillas, las nuevas adquisiciones territoriales que les produjo esa contienda hizo decir al Presidente MacKinley en 1898 que «la construcción de un canal interoceánico es hoy más que nunca indispensable para la comunicación pronta y rápida entre nuestras riberas orientales y occidentales, exigida por la anexión de las Islas Hawai y la perspectiva de la expansión de nuestra influencia y de nuestro comercio en el Pacífico. Nuestra política nacional exige ahora más imperiosamente que nunca que dicho canal sea dominado por nuestro Gobierno».

Podríamos mencionar textos completos de los programas de los gobernantes y políticos de los Estados Unidos para demostrar el criterio que ha dominado y las interpretaciones dadas por la prensa de la Unión sobre la urgencia de la posesión del Canal como dominio americano.

Puede calcularse las ventajas que ha tenido para los Estados Unidos la apertura del canal con sólo mencionar los trayectos que recorrían las naves antes y después de la circulación por Panamá.

Antes de la inauguración del Canal se utilizaban las viejas rutas del Cabo de Hornos y del Canal de Suez y se empleaba este recorrido:

De New York a San Francisco:

Por el Cabo de Hornos 13.000 millas.
Por Panamá 5.200 millas.

De New York a Yokohama:

Por el Cabo de Hornos 13.000 millas.
Por Panamá 9.700 millas

De San Francisco a Londres:

Por el Cabo de Hornos 16.000 millas.
Por Panamá 9.000 millas.

No sólo para los Estados Unidos la adquisición del canal de Panamá ha sido una especie de puente de plata que ha acercado los puntos vulnerables de su comercio y de su poderío sino que ha resuelto con él el porvenir de su comercio y y multiplicado los elementos de su defensa en el exterior.

Puede decirse que jurídicamente para los Estados Unidos las aguas del Canal de Panamá son internacionales en tiempo de paz no sólo en virtud de los convenios con Gran Bretaña que así lo declaran, sino en interés del entendimiento y mejor cooperación de los pueblos, y en tiempo de guerra, aguas jurisdiccionales para el uso exclusivo de sus navíos mercantes o de guerra y de los neutrales en caso de un conflicto armado en que fueran parte.

SEGURIDAD Y EXPANSION DE DOS IMPERIALISMOS

Desde el punto de vista del interés integral de los Estados Unidos y del Japón, el crecimiento prodigioso de estos dos países en el decurso de medio siglo es el resultado del desarrollo de sus instituciones, de su población y de su comercio.

El crecimiento de un país supone seguridad de sus propias fronteras y de sus vías marítimas que son como las arterias por donde circula la vitalidad de su propio organismo nacional.

La vieja política de anexión territorial de los Estados Unidos ha sido sustituida a partir de los últimos lustros por una política de captación económica de las fuentes de producción de países de incipiente organización interior. Esta expansión realizada por banqueros del Wall Street y auspiciada por el Departamento de Estado no se ha realizado como un sistema de colonización de masas inmigrantes sino en forma de oficinas técnicas, de comisiones de exploración, de sucursales de Bancos y de empréstitos a gobernantes. La colonización es originariamente europea y el

colono europeo se incorpora al país, forma su hogar y ama la tierra y se convierte en ciudadano práctico y efectivo de la nueva patria.

El inmigrante japonés como el americano calculan siempre el inmediato beneficio a obtener en el suelo extranjero para volver a su patria llevando consigo el caudal de sus ahorros y borrando el surco de su existencia en tierra extranjera. Tanto a uno como a otro los anima el mismo espíritu, en ello se asemejan aún cuando uno y otro procedan de diferentes civilizaciones y culturas.

Su practicismo nacional los acerca en sus fines y en sus propósitos y aunque separados por raza, por temperamento, por planos de cultura social, persiguen los mismos objetivos. De aquí, que la fuerza de sus imperialismos similares los haga concurrir y rivalizar por sus propios afanes o sea el dominio de los mercados mundiales y su hegemonía la de aprovechar lo que para ellos significa su expansión económica. Naturalmente esta lucha se realiza en forma de progresos estratégicos consultando cada cual sus propios recursos y sus propias fuerzas defensivas más o menos vulnerables. El Canal de Panamá, asegurado por los Estados Unidos, es la llave de su comercio con el resto del continente, su posesión es indiscutible y ofrece inmensas ventajas militares y es una magnífica compuerta que puede a su capricho entreabrir o cerrar para el amigo o el enemigo, a pesar de los tratados existentes.

La posesión del Canal de Panamá, como sus posesiones en el Mar Caribe y en el Extremo Oriente son obra de su expansión, como las conquistas de la Manchuria, Mongolia interior, Isla de Sakalina y la Corea son resultado de la expansión japonesa. Ni uno ni otro reconocen obstáculos mayores que sus conveniencias nacionales. Son dos fuerzas en marcha de manifiesta beligerancia que el sentido de su deliberada orientación ha de confundir en un futuro de fatal concurrencia.

Los pueblos de América excitan la tentación de los imperialismos extranjeros que dirigen hacia ellos sus mayores intereses y cautelosamente se infiltran en su economía más allá del respeto que merecen la integridad de sus territorios. Sólo el progreso efectivo de sus instituciones y el patriotismo de sus hombres, puede detener el vasallaje económico y político del plan invisible de los imperialismos.

INDICE



	<i>Páginas</i>
<i>Preliminar</i>	5

PRIMERA PARTE

LA EXPANSION

<i>La Lucha de dos Imperialismos</i>	11
<i>El Japón, potencia económica</i>	13
<i>Imperialismo del Japón</i>	15
<i>Política de Conquista. Tanaka Memorial</i>	16
<i>¿Ha sido posible para el Japón realizar el plan expansionista del Tanaka Memorial?</i>	17
<i>Influencia del Japón en los Estados Unidos. El Anti-Japonismo Americano</i>	21
<i>La Política de los Estados Unidos en el Extremo Oriente</i>	29

SEGUNDA PARTE

<i>Inmigración. Japonización del Comercio. Campañas Militares</i>	35
<i>Influencia de la política internacional del Japón en la política internacional de los Estados Unidos</i>	43
<i>Influencia del Japón en la rectificación de la política de los Estados Unidos con las Repúblicas Hispano-Americanas</i>	47

TERCERA PARTE

<i>La Lucha por la posesión del Canal de Panamá</i>	53
<i>Primeros exploradores y proyectos</i>	54
<i>Interés Universal por la construcción del Canal</i>	65
<i>Tratado Herrán-Hay</i>	72
<i>Efectos del Tratado Herrán-Hay</i>	99
<i>Compensaciones a Colombia</i>	101

CUARTA PARTE

<i>Política Americana</i>	107
<i>Naturaleza Jurídica de los Canales Marítimos</i>	108
<i>Situación Jurídica del Canal de Panamá</i>	113
<i>El Canal de Panamá y el Concepto Americano</i>	117
<i>Seguridad y Expansión de dos Imperialismos</i>	121