

Tanto en el Tratado de Panamá como el de Managua la cláusula original es la que concede a perpetuidad a los Estados Unidos, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por aguas para la construcción, conservación, etc., del canal,—o de los derechos exclusivos y saneados necesarios y convenientes para la construcción, servicio y mantenimiento de un canal interoceánico.— En el caso de Panamá se estipuló que la anchura de la zona canalera será de diez millas que se extenderá cinco millas a cada lado de la línea central del canal que se va a construir. En el tratado de Managua nada se ha dicho todavía al respecto.

En este tratado, a la ruta canalera se le agregó la zona del canal, y algunas otras concesiones como—el uso, ocupación y control de otras tierras y aguas fuera de la zona que pudieran ser necesarias y convenientes, etc., al canal,—lo mismo que todas las islas que se encuentren dentro de los límites de la zona ya descrita y además las islas de Perico, Naos, Culebra y Flamenca.

En la opción dada por Nicaragua, se exigió el arrendamiento por 99 años de las islas del Maíz (mangles), y el derecho por igual tiempo de mantener una base naval en el Golfo de Fonseca. Además, el derecho de navegación a la marina mercante de los EE. UU. para dedicarse al cabotaje en Nicaragua.

Como derechos subsidiarios la República de Panamá concedió a Perpetuidad a los EE. UU. el uso de los ríos, riachuelos, lagos y lagunas, para la navegación, provisión de aguas o agua para fuerza motriz, en cuanto puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, etc., del Canal; el monopolio para la construcción, conservación y servicio de cualquier sistema de comunicación por medio de canal o ferrocarril a través de su territorio.

Como precio o compensación por las concesiones panameñas, el Gobierno de los Estados Unidos se obligó a pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dollars al efectuarse el canje del convenio, y también un pago anual de doscientos cincuenta mil dollars durante la vida de esa convención, principiando nueve años después; pero los títulos de derechos de los ocupantes de tierras o dueños de propiedad particular, quedaron a salvo y fueron objeto de indemnizaciones por separado. Hay además que tomar en cuenta que los EE. UU. tenían que pagar a la Compañía Francesa la suma de cuarenta millones de dollars por sus derechos; y a Colombia una suma que se fijó en 25.000.000 de dollars.

En el tratado con Nicaragua se fijó por toda indemnización la suma de tres millones de dollars.

El tratado con Colombia tiene, como es natural, estipulaciones que no contienen ninguno de los otros dos tratados.

La República de Colombia, dice este tratado, podrá transportar en todo tiempo por el canal interoceánico sus tropas, materiales de guerra, aun en caso de guerra entre Colombia y otro país, sin pagar ningún derecho a los Estados Unidos <sup>(1)</sup>.

Los productos del suelo y de la industria colombiana que pasen por el canal, así como los correos colombianos, estarán exentos de todo gravamen o derecho distinto de aquellos a que pueden estar sometidos los productos y correos de los Estados Unidos.

Y a estas sabias previsiones agrega estas otras: Los productos del suelo y de la industria colombiana, tales como ganado, sal y víveres, serán admitidos en la zona del Canal, así como en las islas y tierra firme ocupadas o que se ocupen por los Estados Unidos como auxiliares y accesorias de la empresa, sin pagar otros derechos o impuestos que los que deben pagarse por productos similares de los Estados Unidos.

Hay todavía otra previsión muy sabia en el tratado colombiano, aplicable al caso de Costa Rica, que conviene recordar: y es la que se refiere a los ciudadanos colombianos que atraviesen la zona del canal, los cuales quedan exentos de todo peaje, impuesto o derecho a que no estén sujetos los ciudadanos de los Estados Unidos, con la condición de que presenten la prueba competente de su nacionalidad.

Contiene el tratado colombiano una cláusula, la del inciso 5º del artículo 2º, que consideramos interesante para nuestro caso; es la que establece que algunos productos de Colombia, como el carbón, el petróleo y la sal marina que pasen de la costa atlántica de Colombia o cualquier puerto colombiano del Pacífico, y viceversa, se transportarán en el ferrocarril de Panamá libres de todo gravamen, excepto naturalmente el costo efectivo de transporte y de carga y descarga en los trenes...

Es extraño que los diplomáticos colombianos no digan nada respecto de las naves colombianas dedicadas al servicio de cabotaje, que pasen de un mar

(1) Es de observar que estas estipulaciones no alcanzan a la Marina Mercante. A este respecto informaba el Presidente de la Comisión de Relaciones al Congreso Colombiano: «Aunque no fué posible alcanzar para los buques mercantes colombianos una condición privilegiada o especial, correspondiente al antiguo dominio de la República sobre el territorio del istmo, y aunque nuestras demandas tuvieron que encallar en el principio de la absoluta igualdad garantizada por los Estados Unidos e Inglaterra, en virtud de precedentes que todos sabemos, con todo se obtuvo el tránsito libre y franco para los buques de guerra, tropas y materiales de guerra colombianos».

al otro por el canal, sino que hablan tan sólo de ciertos y determinados productos en relación con el ferrocarril de Panamá.

\*\*\*

ESBOZADA la situación geográfica de la zona canalera—el incidente diplomático a que dió motivo el tratado Chamorro-Bryan—la naturaleza de los derechos costarricenses que el tratado lesiona—y las posibles bases sobre las cuales habría de rodar un tratado actual entre Costa Rica y los Estados Unidos, la segunda cuestión se reduce a lo siguiente: ¿conviene o no que los Estados Unidos construyan el canal por el río San Juan?

Para resolver tal proposición conviene tener presente: a) que a la República de Costa Rica le interesa que el canal se construya y no que se estorbe su ejecución; b) que el canal no se puede construir como empresa nacional ni siquiera centroamericana por su excesivo costo; c) que las potencias europeas que podrían concurrir a su ejecución, han abandonado a Centro América a su propia suerte; d) que Inglaterra que había sido la competidora en la construcción de ese canal convino en sustituir el tratado Clayton-Bulwer por el Hay-Pancefote, lo cual equivale a renunciar a la realización de esa empresa; e) que aun suponiendo, en el estado actual de la civilización, la posibilidad de construir ese canal a base de una empresa internacional, se tropezaría con que la república de Nicaragua, condueña con Costa Rica en esa ruta, no puede disponer por ahora de sus derechos en la zona canalera.

De otra parte, fácil no es para las pequeñas Repúblicas del Centro sustraerse a la enorme influencia material y moral del Gobierno de los Estados Unidos, y si respecto de los problemas continentales de América, la misma Europa vive pendiente de su palabra, sería injusta toda crítica en el futuro respecto de una conducta discreta de parte de cualquiera de los Gobiernos de este hemisferio.

La verdad es que los intereses de la civilización no pueden sentirse burlados porque la empresa la realice una nación u otra, si se ha de llevar a cabo para su servicio. Distinta sería la cosa, si la obra no se realizara, o si se ha de convertir en una empresa privada para el servicio de ciertos y determinados intereses; y el empeño en que esto no sea así, no debe ser sólo nuestro, sino de todos los hombres y de todos los pueblos que tengan una conciencia exacta de los superiores destinos de la humanidad.

Nuestros mayores comprendieron que no eran sino los depositarios de valores naturales en cuya explotación