

EL TRATADO URRUTIA-THOMSON

Y CUATRO SIGLOS DE HISTORIA DE UN CANAL



Capitán RAMIRO ZAMBRANO CARDENAS

Diferencias entre el texto del tratado que se firmó en 1914 y el que se ratificó en 1921 - Un Canal tan viejo como el descubrimiento de América. - El Almirante Nelson en América. - Los sabios y el Canal. - Los humanistas y el Canal. - La inquietud de independencia y el Canal. - El "Rey de Nueva Zelanda" y el Canal. - El oro, la China, el opio y el Canal.-

Recientemente el titular de prensa "Colombia no renunciará a sus derechos en el canal de Panamá", pareció sacudir toda una fragosa historia diplomática dormida entre la noche de la historia, y el Tratado Urrutia-Thomson ocupó la atención de tres países americanos. El tratado, fechado el 6 de abril de 1914, aun cuando solo fue aprobado por el Congreso de los Estados Unidos de Norte-América siete años y catorce días más tarde, con ciertas variaciones respecto al texto del instrumento original, está aún vigente, y en plena validez, por cuanto satisfizo todos los requisitos que exige la ortodoxia del derecho internacional público y no puede ser rescindido unilateralmente, al arbitrio caprichoso de una de las altas partes contratantes.

No abrigando duda alguna respecto a la vigencia de ese documento, sea

oportuno en primer término, presentar a nuestros compañeros de las Fuerzas Armadas una información sucinta sobre el propio tratado y luego —llevados por el interés que nos movió a tocar este tema en una tesis de grado— ofrecer una serie de datos curiosos que rodean la vida del canal de Panamá en cerca de cuatro siglos, que es justamente el tiempo que media desde el momento en que la vía inter-oceánica surgió en la mente de Carlos V, hasta cuando estas cuartillas se escriben.

El Tratado Urrutia-Thomson.

No bien llegado a la primera Magistratura de los EE. UU. el Presidente Woodrow Wilson, en el deseo de buscar un arreglo satisfactorio al grave problema de Panamá, designó como su Ministro Plenipotenciario en Bogotá al señor Thaddeus A. Thomson.

Al manifestar éste el objetivo de su misión al Gobierno Colombiano, fueron designados los doctores Francisco José Urrutia a la sazón Ministro de Relaciones, Marco Fidel Suárez, José María González Valencia, Antonio José Uribe, Rafael Uribe y Nicolás Esguerra, como negociadores colombianos.

Luego de largo tiempo de discusiones y de la redacción de un tratado, los representantes de Colombia y el Ministro Americano llegaron a concebir un documento, que se firmó en Bogotá el día seis de abril de mil novecientos catorce, y que contenía como principales estipulaciones:

1.— El artículo primero dice: "El Gobierno de los Estados Unidos de América, deseoso de poner término a todas las controversias y diferencias con la República de Colombia provenientes de los acontecimientos que originaron la actual situación del Istmo de Panamá, en su propio nombre y en nombre del pueblo de los Estados Unidos, expresa sincero sentimiento por cualquier cosa que haya ocurrido ocasionada a interrumpir o a alterar las relaciones de cordial amistad que por tan largo tiempo existieron entre las dos naciones.

2.— "El Gobierno de la República de Colombia, en su propio nombre y en nombre del pueblo colombiano, acepta esta declaración en la plena seguridad de que así desaparecerá todo obstáculo para el restablecimiento de una completa armonía entre los dos países".

3.— En la segunda cláusula del tratado se concedía a Colombia el libre tránsito de naves de guerra, tropas y material de guerra por el canal, sin pagar peaje aun "en caso de guerra entre Colombia y otro país". Igualmente, se determinaba que los productos colombianos, correos y ciudadanos colombianos, podrían pasar por

el canal en las mismas condiciones que los de los EE. UU., y, en caso de interrupción transitoria en la navegación del canal, utilizar el ferrocarril en similares condiciones...

Debe anotarse que Colombia solicitó también un trato privilegiado para las naves de su marina mercante, pero que esta petición fue denegada, quedando éstas en igualdad de condiciones con las de todas las naciones.

El mismo tratado consagró para los Estados Unidos la obligación de pagar a Colombia la suma de US \$ 25.000.000, dentro de los seis meses siguientes al canje de ratificaciones, en contraposición a la propuesta colombiana que solicitaba cincuenta millones, además de una renta anual de doscientos cincuenta mil dólares, durante el lapso de un siglo.

En el cuarto de los artículos, el tratado consagraba que Colombia reconocía a Panamá como nación independiente y se definían los límites entre los dos países, de acuerdo con las leyes colombianas y con la tesis sostenida por Colombia al tiempo de las negociaciones de los tratados Cortés-Root-Arosemena.

Nuestro parlamento aprobó el texto inicial del tratado el ocho de junio de mil novecientos catorce, a contrario senso del Norte-Americano que —como antes lo anotábamos— solo lo hizo siete años después, el 20 de abril de 1921. Luego de intensas discusiones, la votación final del Congreso Estadinense arrojó la siguiente cifra: 69 votos favorables y 19 negativos, pero se ratificó con las siguientes modificaciones sobre el instrumento original:

1) La suspensión del artículo primero, que decía referencia a la satisfacción moral del gobierno americano, al sentimiento nacional colombiano de honor ultrajado y que, nuestro parlamento había considerado co-

mo la de mayor altura moral dentro de todo el texto del documento.

El artículo segundo fue modificado en los siguientes términos:

2) En el párrafo primero del texto original se suprime el punto y coma después de las palabras "ferrocarril de Panamá", en su lugar se inserta una coma y las palabras siguientes: "cuyo título adquieran ahora entera y absolutamente los Estados Unidos de América sin gravamen o indemnización alguna".

En la cláusula primera se suprime la frase "aún en caso de guerra entre Colombia y otro país".

En la cláusula cuarta se suprimieron las palabras "durante la Construcción del Canal Interocéánico y después siempre que", y en su lugar se insertaron "siempre que". Después de la locución "serán transportados" se suprimió lo siguiente: "aún en caso de guerra entre Colombia y otro país", y se suprimió la última frase concebida, así: "Las disposiciones de este párrafo no serán aplicables, sin embargo, en caso de guerra entre Colombia y Panamá".

En la cláusula quinta después de las palabras "que se produzcan en Colombia", se insertaron "para el consumo colombiano", después de las palabras "viceversa, se transportarán", se propuso una coma y lo siguiente: "siempre que el tráfico por el Canal esté interrumpido".

Luego de fogosas discusiones en el parlamento colombiano, que entonces iluminaban figuras del patriotismo y la prestancia de José Vicente Concha, Benjamín Herrera y Enrique Olaya Herrera, y aceptando las nuevas limitaciones que al texto original del tratado imponía el interés político extranjero, el Tratado Urrutia-Thomson fue canjeado en el año de 1922.

Uno de los principios básicos del Derecho Internacional, universalmen-

te aceptados, es el de que un tratado bilateral, celebrado con todas las formalidades constitucionales de cada uno de los signatarios, no puede en forma alguna ser modificado sino por la voluntad de las partes contratantes y previo el lleno de los requisitos del caso.

Las consideraciones anteriores, aun cuando oportunas en el momento internacional, pecarían de breves, si no hiciéramos propicia la ocasión para relatar algunos episodios no suficientemente conocidos que relacionan importantes personajes a la vida del canal.

España, Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Nueva Granada y Panamá, han relacionado estrechamente sus destinos a los del Canal, entre los avatares de estudios, contratos y tratados, estos últimos en número de diez, desde el de París de 1783 hasta el Vélez-Victoria de 1924.

Un canal tan viejo como el descubrimiento de América.

Mientras que algunos autores acreditan al navegante Lope de Olano el descubrimiento de la desembocadura del Río Chagres, de vital importancia en la construcción del Canal de Panamá, otros creen que fue el propio Cristóbal Colón quien primero llegó allí en 1503, para buscar abrigo a una tempestad que le sorprendió no bien había dejado Portobelo. El descubrimiento del "mar del sur" por Balboa y el establecimiento de poblaciones por Pedrarias Dávila, dió campo al surgimiento de hipótesis sobre una posible vía inter-oceánica, que Hernán Cortés expuso, así en una carta a Carlos V: "Más como yo sea informado del deseo que Vuestra Majestad tiene de saber el secreto de este estrecho, y el gran servicio que en el descubrir su real corona recibiría, dejo atrás todos los provechos e intereses que por

acá me estaban muy notorios, por seguir este otro camino"... "Es la cosa que yo en este mundo más deseo topar, por el gran servicio que se me representa que de ello Vuestra Cesárea Majestad recibiría".

Buscando afanosamente un estrecho que comunicase los dos mares, los españoles terminaron por reconocer que este no existía y un primo de Hernán Cortés, Alvaro de Saavedra y Cerón fue el autor del proyecto de "abrir Castilla del Oro y Nueva España de Mar a Mar".

Posteriormente el Adelantado don Pascual de Andagoya, fue comisionado, en su carácter de teniente de Gobernador, para realizar exploraciones y un presupuesto sobre costo aproximado de construcción de una vía entre los dos mares. Era entonces la época de oro, la hégira, la España Imperial de Carlos V, el siglo de las grandes empresas. No obstante, el parecer de Andagoya fue un tanto desalentador, por cuanto manifestó que con todo el oro de la corona española no podría construirse el canal.

Digno descendiente del más grande monarca español, Felipe II se asesoró del ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli, y en 1586 éste viajó a América, no solamente para recomendar la fortificación de los principales puertos, sino también para adelantar estudios sobre el canal. Ante repetidos conceptos desfavorables, y en un gesto muy propicio de su temperamento, el Rey prohibió que en adelante se hablase del canal, por consejo del clero que consideraba que "el hombre no debería desunir lo que Dios había unido".

El siglo XVII aparece para el mar de las Antillas rubricado con las acciones arriesgadas de los bucaneros que, sin patente de corso pero con espíritu de aventura, y teniendo como

base la isla de Tortuga, aterrorizaron los establecimientos portuarios de la corona de España.

Henry Morgan, en 1670 pasó sus naves piratas desde el Atlántico hasta el Pacífico, aprovechando el Río Chagres y despertando nuevamente el interés mundial por la vía, que el oscurantismo teológico había querido sepultar en el olvido. Poco menos de un cuarto de siglo después, el escocés William Paterson, quiso también interesar a su Gobierno por la construcción del canal, que a su entender ponía en manos de Inglaterra la llave de la navegación mundial en el nuevo mundo. Para ello estableció una colonización en el Darién por una suscripción popular escocesa.

Mil doscientos hombres zarparon de Europa y de ellos setecientos habrían de morir posteriormente después de haber permanecido escasos siete meses en territorio del Darién, bajo la constante amenaza de tropas armadas por los gobernadores españoles y el implacable efecto del clima.

El almirante Nelson en América.

El malogrado esfuerzo de los escoceses, movió luego el interés de Gran Bretaña, buscando mejores rumbos para su influencia y sus ejes de navegación entre los nueve y los diez grados al norte de Ecuador, en abierta disputa con los intereses españoles y en 1780 el entonces Capitán de Navío y más tarde célebre Almirante Nelson, recibió la orden de movilizarse para apoderarse de Nicaragua.

Entonces, como en el caso de la intervención escocesa, España y el clima constituyeron los peores enemigos del "Héroe de Trafalgar" y enfermo, con solo diez tripulantes en su barco "Hinchinbroock", logró llegar al primer puerto amigo, luego de fracasar en su intento.

Los sabios y el Canal.

Dos sabios, uno Alemán y el otro colombiano, se ocuparon del Canal en extensos estudios. El primero, Humbolt, en su "Ensayo Político sobre el reino de la Nueva Granada", sugería siete rutas —entre ellas la del Río Chagres— para la construcción de la vía inter-oceánica. Y el segundo, nuestro inolvidable Francisco José de Caldas, así escribió sobre el canal: "La extremidad septentrional del Virreinato, la parte más estrecha del Nuevo Continente, la que constituye el Istmo de Panamá, el más célebre del universo, debió llamar la atención de todos los políticos desde la época de su descubrimiento. Una lengua de tierra de quince leguas de ancho cortada en todo sentido por ríos que van a desembocar directamente a los dos mares, cuyas montañas apenas merecen este nombre, llamaba a su reconocimiento a todos los geógrafos y a todos los estadistas. No se puede oír sin humillación que hayan corrido trescientos años desde aquella época, y que hasta hoy no tengamos un plano que nos de la idea del interior del país, de las proporciones o dificultades de la navegación de esos ríos, de su origen y posibilidad de unirlos".

Los Humanistas y el Canal.

¿Quién iba a creer que el genio literario alemán de todos los tiempos se ocupase un día del Canal de Panamá? Pero, la verdad es que en 1827 Wolfgang Goethe notaba "se puede preveer, que a lo largo de la costa del Pacífico, donde la naturaleza ha formado las más espaciosas y abrigadas bahías, surgirán gradualmente importantes ciudades comerciales para el desarrollo de un gran intercambio entre la China, las Indias Orientales y los Estados Unidos...". "En tal caso, no solo será deseable sino necesario mantener, tanto para barcos mercan-

tes como de guerra, una más rápida comunicación entre las costas del Este y del Oeste de Norte América de la que ha sido posible con el cansado, desagradable y costoso viaje por el Cabo de Hornos. Repito que será absolutamente indispensable para los Estados Unidos el abrir un paso del golfo de Méjico al Oceano Pacífico y estoy seguro de que, así lo efectuarán".

La inquietud de independencia y el Canal.

Además de ser "el precursor" de la independencia grancolombiana, don Francisco de Miranda fue también precursor de la idea de un canal inter-oceánico, entre nuestros hombres de independencia.

En 1797, se afirma que redactó en París el "Plan Miranda" sobre construcción y navegación del Canal de Panamá.

Bolívar encargó de los estudios al inglés Lloyd y al sueco Falmark; Santander incluyó tratar sobre el canal en el temario del congreso anfictiónico y Zea gestionó un empréstito europeo para iniciar la obra.

En el año de 1832 la cámara del distrito de Panamá, a petición del General Santander, dispuso la apertura de un carretable a través del istmo.

"El Rey de la Nueva Zelandia" y el Canal.

Hacia 1835, se presentó en América un aventurero llamado Barón Carlos de Thierry, quien se hacía llamar "Rey de la nueva Zelandia", y logró de Colombia el privilegio de abrir el Canal de Panamá, utilizando básicamente el curso natural del Río Chagres. Caducado su contrato sin lograrlo, nuestro gobierno otorgó la concesión a una Compañía francesa.

Se dice que este contrato abrió los ojos de Francia en busca de una vía

inter-oceánica Atlántico-Pacífico y que fue una de las causas por las cuales Francia intervino en Méjico, llevando al Trono al Emperador Maximiliano.

La independencia de Panamá.

En base a los triunfos Bolivarianos, el estado de Panamá se declaró "Libre e independiente del Gobierno Español" y por voluntad expresa, quizo seguir formando parte de la Nueva Granada, conforme al *uti possidetis juris* de 1810, y acreditó su correspondiente representación ante el Congreso.

En vista del creciente interés europeo en el Canal, el 12 de diciembre de 1846 se firmó en Bogotá un tratado que colocaba el istmo bajo la "protección" de los Estados Unidos, y que concedía a éstos el derecho de desembarcar tropas, mediante permiso expreso del Gobierno Colombiano y para mantener el libre tránsito.

El oro del California, la China, el opio y el ferrocarril de Panamá.

Ante el descubrimiento del oro de California y el período febril que a él acompañó, se celebró un contrato con una compañía norteamericana para la construcción de un ferrocarril a través del istmo. En vista de la insalubridad del clima y pensando que los Chinos eran los humanos más aptos para trabajar en esa zona, se contrataron en Cantón numerosos contingentes humanos. Diezmados por el clima y ante la presentación de nume-

rosos casos de suicidio, se estimó que todo cuanto hacía falta a los orientales era el opio, por lo cual se traían desde la China grandes cantidades de la droga para ser distribuida oficialmente entre los trabajadores del ferrocarril.

Se concluyó el ferrocarril en 1855; en 1876 el Congreso de Colombia autorizó al Gobierno para contratar la construcción de un canal a través del istmo con una compañía francesa, presidida por el general Etienne Turr. La "compagnie Universelle du Canal Inter-Oceanique de Panamá", se integró luego bajo la dirección de Fernando de Lesseps constructor del Canal de Suez, pero errores técnicos, la falta de oportuna financiación, la malversación de fondos y las endemias del istmo hicieron fracasar los sueños franceses.

Luego de prórrogas, manejos, negocios, intrigas, discusiones y aventuras, Colombia suscribió el Tratado Herrán-Hay, para la construcción del Canal de Panamá por los Estados Unidos. Los acontecimientos que luego se produjeron y que culminaron con la separación del Istmo el 3 de noviembre de 1903, merced a las intrigas de Buneau-Varilla y al apoyo de Teodoro Roosevelt, son bien conocidos y aun cuando han sido considerados a fondo en la tesis a que aludimos y que sirvió como base para este artículo, no se ha juzgado del caso incluirlos en el presente estudio.

BIBLIOGRAFIA

- Arboleda Gustavo. "La secesión de Panamá". Cali, 1922.
Arias Harmodio. "The Panamá Canal a study international law and diplomacy. Londres, 1911."
Barrés Maurice "Leurs Figures". París, 1920.
Buneau Varilla Phillipe "Panamá, the creation, an resurrection". Londres, 1913.
Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia.
Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia.
Texto del Tratado del 6 de abril de 1915.
Hernán Cortés, "Cartas". Colección del museo de Madrid.
Luis E. Nieto Caballero: "El dolor de Colombia", Bogotá, 1922.
Marco Fidel Suárez: "Sueños de Luciano Pulgar", Bogotá, 1926.
José María Yepes: "El Panamericanismo y el derecho internacional", Bogotá, 1930.
Francisco Urrutia Holguín: "Historia Dipolmática", Bogotá, 1964.
Alvaro Rebolledo: "Reseña Histórico-Política de la comunicación Inter-Oceánica", San Francisco, 1930.