

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

PANAMA
un estudio historico

T E S I N A

Que para obtener el titulo de

LICENCIADO EN HISTORIA

p r e s e n t a:

MARIA ALINE ROSTAN WOODHOUSE

México, D. F.

1971



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Panamá está en la ruta más estratégica de paso marítimo comercial que une a las grandes zonas de producción de todo el mundo y de donde se tienden líneas de comunicación marítima entre los continentes de Europa, Asia y las Américas.

El canal representa la principal fuente económica para Panamá. El país de pequeñas dimensiones está situado entre las dos Américas como capricho de la naturaleza, y llega a considerarse como una especie de puente de escasos 75 kms. de ancho que une dos grandes masas continentales de grandes proporciones. La vida fluye en Panamá principalmente alrededor de esta actividad, teniendo como términos Panamá en el Pacífico y Colón en el Atlántico.

Desde el descubrimiento y exploración de esta región, las ciudades que se fundaron en esta zona estuvieron íntimamente relacionadas con su importancia geográfica.

Antes de la construcción del canal, el Istmo constituía una barrera relativa para el desarrollo mayor del comercio intercontinental. Desde que se concibió la idea de América, ésta pasa a ser, en cierto aspecto, un estorbo para todos los países menos Portugal, en la búsqueda de la ruta a las Indias.

Panamá, como América, surgió de la necesidad europea por las especias. Durante el invierno la escasez de forraje era la causa del sacrificio de animales cuya carne se conservaba, ya salándola, adobándola o ahumándola; de allí la importancia de contar con las especias ya que este procedimiento requería, además de la sal, el preservador más común que provenía principalmente del monopolio ejercido por Portugal, de las especias orientales y en menor cantidad de África Occidental; la canela de Ceilán, la nuez moscada y

y el macis de las Célebes e Indias Orientales; el jeníbre de China y el clavo, la más importante de las especias que venía de unas cuantas islas del grupo de las Molucas.

Por otra parte, Europa era buen mercado para la seda de China, el algodón de la India, el rubarbo que para fines medicinales provenía de la China, las piedras preciosas como las esmeraldas de la India, los rubíes de Golconda y los zafiros de Ceilán.

En la Edad Media gran parte del comercio entre Oriente y Occidente se hacía por tierra al través del Asia; pero la actitud de los turcos casi paralizó este comercio al aumentar la tasa de tributos exigidos por éstos. El comercio marítimo oriental era manejado por los chinos, que recogían las especias de las Indias Orientales y las conducían a la India, cuyo comercio estaba en mano de musulmanes. De la India, junto con la canela y la pimienta que ahí se unían, eran conducidos a los puertos especieros de Cochín, Cananore, Goa y Diu; de allí se llevaban por tierra a Alejandría y Siria y más tarde eran distribuidas por Europa por mercaderes venecianos. El costo del comercio era altísimo pero más aún lo eran las ganancias.

Las ganancias que se podían obtener en Europa en esa época al encontrar otro método para obtener esas especias sería inmensa. De ahí el interés y el enorme despliegue de técnica y valor para establecer nuevas rutas al oriente.

Estos fueron los motivos que impulsaron los viajes que darían como resultado un conocimiento geográfico portentoso, tomando en cuenta lo poco que se sabía de la geografía mundial; con los descubrimientos de los litorales de Africa y Asia y aquella barrera que constituía América.

La visión del mundo cambió radicalmente, los europeos creían que, junto con lo que conocían de Asia y Africa, venían a constituir la masa continental mayor del mundo. Más al irse descubriendo América y ampliándose el área de Africa que se iba explorando, se

dieron cuenta de que era pequeña ante las enormes extensiones que se vinieron a conocer. Es más, el Océano Índico y el Mediterráneo fueron considerados como simples bahías de la enorme masa de agua que cubre las dos terceras partes del mundo.

Hasta que Núñez de Balboa descubrió el nuevo mar y luego, un poco más tarde, hasta que terminó la exploración de las costas de Panamá y Nicaragua, se creía poder llegar al Océano Índico por un estrecho que imaginaban estar al oeste del Caribe.

El descubrimiento de Panamá se inicia en 1501 con las exploraciones que encabeza Rodrigo de Bástidas, acaudalado notario público de Sevilla, acompañado de Vasco Núñez de Balboa y de Juan de la Cosa. Bástidas había acompañado a Colón en su segundo viaje y más tarde en una expedición propia descubre la costa atlántica de Colombia, la región de San Blas y el Istmo de Panamá, hasta la punta de Manzanillo. Después de tocar Venezuela los navegantes tomaron al poniente y exploraron el Istmo en el lugar que hoy se denomina Nombre de Dios, pero las tormentas y la mala condición en que se encontraban sus naves los obligó a regresar a las Antillas.

Bástidas, quien fuera el más generoso y honrado de los conquistadores del Nuevo Mundo, no pudo establecerse en Santa Marta cuando volvió a Colombia pues sus hombres, al no ver satisfecha su codicia, lo asesinaron.

Cuando Colón, en su cuarto y último viaje, tocó el Istmo esperaba encontrar ahí el estrecho que daría paso al Oriente. Ya Ojeda y Bástidas habían llegado hasta el Golfo del Darién, pero las costas no habían sido exploradas más allá de una línea imaginaria entre Darién y el Golfo de Cortés en Cuba, incluyendo el Golfo de México.

Colón creía que Cuba era China, y relacionó el Istmo con el Quersoneso Aureo pues los indígenas aseguraban que había mucho oro. Fue él quien descubrió la región de los

ríos Cubiga y Chagres que tuvieron una importancia capital en la realización del camino interoceánico y en la construcción del canal posteriormente.

Tocó las islas de Bahía frente a Nicaragua y desde allí a 30 millas del cabo Honduras, comenzó la búsqueda del Estrecho, creyó encontrarse a la misma longitud que la parte más occidental de lo que él creía la provincia de Mangi (China). Creyó estar a medio camino de la Península Malaya y el Estrecho de Malaca y se dirigió al Oeste. Llegó al Cabo de Gracias a Dios y fundó en la desembocadura del Río Grande en Nicaragua y de allí se dirigió a la Costa Rica.

Continuó buscando el Estrecho, su máxima ilusión, base de su ruta a las Indias y la culminación de sus descubrimientos. Este afán hizo que interpretara las señas de los indígenas cuando les preguntó por un estrecho y que lo condujera a Bocas de Dragón. Recorrió el canal que lo llevó a la laguna de Chiriquí, pero esto no corta sus ilusiones y cuando le informan que está en un istmo entre dos mares inmediatamente se sitúa a 10 días del Ganges. Se pone a juntar oro, el primero que encuentra en sus viajes.

Siguió adelante con sus descubrimientos, aunque las fuertes corrientes del Caribe no lo dejaron moverse a su antojo y así el 2 de Noviembre de 1502 descubrió Portobello. Aquí sin duda hubiera dado con el otro mar, pero como no encontró oro no se detuvo allí mucho tiempo. De ahí pasó a Nombre de Dios que sería después, junto con Portobello, cabeza de la ruta caminera al través del Istmo.

Estableció, o más bien quiso establecerse, en Santa María de Belén, pero fracasó. Descubrió la bahía de Limón que constituye la entrada al canal por el Caribe actualmente.

Fuertes fueron las tormentas que azotaron las naves del Almirante en esta zona, principalmente en Veraguas, que tiene una de las densidades pluviales más altas del mundo.

Perdió allí primero a una de sus naves, la Gallega, y más tarde a otra, la Vizcaína. Después de inmensos trabajos y con su tripulación extenuada se dirigió a Santo Domingo, aún cuando allí no acabaron sus desdichas, pues tardaron más de un año en arribar, dada la circunstancia de que estuvo abandonado en Jamaica durante este período.

En 1509 dos personas solicitaron de Fernando el Católico el cargo de gobernador de Tierra Firme, nombre que se le dió a esta zona; éstos fueron Diego de Nicuesa, rico cortesano y el soldado Alonso de Ojeda. El Rey dividió Tierra Firme en dos, con la parte oeste del Golfo de Urabá a Darién formó Castilla del Oro, en honor del oro encontrado allí y al cargo de su gobierno estaría Nicuesa, y al este la Nueva Andalucía con Ojeda como gobernador. Este zarpa de España con Pizarro entre su gente, pero muere en la Española sin haberse hecho cargo de su puesto.

Nicuesa, que ocupa Veraguas funda nuevamente Nombre de Dios y con ayuda de Vasco Núñez de Balboa, el descubridor de la Mar del Sur o sea el Océano Pacífico, funda Santa María la Antigua del Darién.

Después de participar en la fundación de Santa María, Balboa logró deponer a Fernández de Enciso, alejándolo de la colonia y poniéndose él al mando, se dedicó a hacer exploraciones. En marzo de 1511, fué proclamado gobernador y se convierte en el hombre más popular de la colonia del Darién. Tenía mucho por delante y pensaba ganarse el favor de los reyes a base de oro y descubrimientos.

Las expediciones de Nicuesa y Ojeda hablan fracasado principalmente por la incompetencia de ambos. Balboa empleó una gran cantidad de medios, su política era más de diplomacia y de negociaciones que de opresión. Se hizo de aliados entre los caciques y fué ésto precisamente lo que lo llevó a saber de la existencia de otro mar. Antes deudor fugitivo, ahora se encontraba como el hombre más importante de la región y habiendo eli-

minado a Enciso, que se interponía a su ambición, comenzó su brillante carrera de descubridor.

A los dos años de haberse hecho cargo del gobierno del Darién había hecho numerosas expediciones y alianzas con los indios. Le informaron de la existencia de otro mar, que despertó su interés de inmediato y preparó una expedición. Pidió ayuda a la Española, pero Enciso había puesto a la Corte en su contra y no recibió respuesta. Con esto, posiblemente la creencia de que lo mejor para ganarse el favor del rey era un gran descubrimiento, se lanzó a la expedición con sus propios medios. Así, en 1513 se dirigió hacia las montañas y desde la Sierra de Churufaque vieron por primera vez ojos europeos lo que él llamó la Mar del Sur, un nuevo Océano, el Pacífico como sería llamado más tarde, uno de los más importantes descubrimientos geográficos que ayudaría enormemente a los geógrafos de la época a formarse una idea de la forma del mundo.

Después organizó expediciones que bajaron a la playa y tomó posesión del nuevo mar en nombre de los Reyes de España. El primero en navegar el Océano Pacífico fue Alonso Marir, quien descubrió el Archipiélago de las Perlas.

El descubrimiento de la mar del Sur dió a conocer lo angosta que es allí la franja terrestre, lo cual pudiera indicar la existencia de un estrecho, esto, unido a la teoría de que las fuertes corrientes oceánicas del Caribe debían tener salida a algún lado, estimuló la búsqueda del paso occidental.

Balboa pensó acometer esta nueva misión, pero al volver a Santa María la Antigua se encuentra con Pedro Arias de Avila, quien viene a hacerse cargo del gobierno y con una fuerte predisposición contra Balboa.

El descubrimiento de la Mar del Sur abre el camino hacia las Molucas. Parece que el objetivo de las expediciones que dieron como resultado tan vastos conocimientos

geográficos se acercaba, pero la conquista de estas regiones va a detener por largo tiempo el anhelado camino a las tierras de la especiería.

Gil González Dávila, contador del rey en la Española, consiguió de Andrés Niño unas capitulaciones para hacer descubrimientos en la mar del Sur. Estos hicieron el primer viaje por la costa de Nicaragua buscando comunicación entre el Atlántico y el Pacífico. González Dávila se dedicó a intentar reunir oro y convertir indígenas y Andrés Niño a buscar el estrecho. Cuando se reunieron, éste no había encontrado nada. (1)

Descubrieron sin embargo la Laguna de Nicaragua a la que llamaron Mar Dulce, creyendo que vaciaban sus aguas al mar del Norte, aunque no lo pudieron probar, y como su distancia está a escasas 304 leguas del Mar del Sur pensaron que por ahí podrían establecer un paso del mar del Sur al del Norte.

Pedro Arias de Avila o Pedrarias dirige una expedición y funda Acla, que fue la base para el camino transísmico. Balboa es hecho preso, acusado de tramar contra Pedrarias y decapitado en Acla, triste fin de uno de los descubridores del Nuevo Mundo que acaba lejos de la gloria que pensaban adquirir con sus fatigas. La ciudad de Panamá es fundada el 15 de agosto de 1519. (1)

Por noticias de las inmensas riquezas del lado del Pacífico se pasó el centro de la Conquista de la zona de Santa María la Antigua del Darién en el Atlántico, a Panamá en el Pacífico.

Pedrarias también quería brillar como descubridor, y trata de colonizar Nicaragua y de probar que el llamado mar Dulce desembocaba al Atlántico pero no lo logró por no

(1) Pérez Modesto, "Los Precursores Españoles del Canal Interoceánico". Pablo Nauqués, Madrid Perlado, Paéz y Cía. (s.f.) Pág. 65

haber encontrado el río San Juan. Estas exploraciones se intensifican más tarde cuando pasó a gobernar esta zona mandando a Martín Estete y Gabriel Rojas, quienes llegaron al cabo de Gracias a Dios, descubierto antes por Colón en su segundo viaje.

Al ser designado gobernador de Castilla del Oro mandó a Hernando de la Serna y al piloto Corso a explorar el Chagres encontrando que era navegable y que tal vez facilitaría el camino entre los dos océanos y así quedaron las poblaciones de Panamá y Nombre de Dios entre las dos vías acuáticas con nueve leguas de buen camino para la especiería. Pero los intereses van a cambiar su sentido y fué utilizado como ruta para la conquista del Perú. Esta conquista determinó el curso de la historia de Panamá durante aproximadamente 200 años.

Muchas eran las expediciones que buscaban el paso en Centro y Sud-América, pero el único que lo encontró fué Magallanes quien, siguiendo la ruta del Tercer Viaje de Vesputio, encontró el paso. Su viaje tuvo un buen éxito, aunque el acceso al Oriente que descubrió por el estrecho que lleva su nombre fué poco menos que inservible por los peligros que presentaba. El Estrecho de Magallanes rara vez fué usado después como canal regular de comercio y el empleo de la ruta doblando el cabo de Hornos es bastante posterior.

No solo por Centro y Sudamérica se buscó el paso a las Indias, sino que también se hizo por el norte. Los ingleses, franceses y holandeses anhelaban encontrar una ruta directa para las especias, que seguían siendo artículo de primera necesidad en Europa, al igual que otros artículos orientales. Los precios seguían igual de altos, solo que ahora el comercio estaba en manos de portugueses y los revendedores de Amberes, que era el centro del mercado de especiería, imponían los precios a voluntad. Nadie podía participar por lo pron

(1) Ibid p. 91

to, en este negocio, pues la ruta de Magallanes era sumamente peligrosa y la del Cabo estaba muy bien cuidada por los portugueses.

Todos los grandes ríos de América fueron explorados sin éxito, quedando únicamente la posibilidad de pasar por el extremo septentrional de América y de Europa. Parecía obvio que existiera una ruta por allí, sobre todo porque creían al Antico mar abierto con sus islas muy separadas entre sí. Fueron muchas las expediciones de éstos países que se lanzaron a los hielos sin conseguir el propósito.

PRECURSORES DEL CANAL

Mucho antes de que Francia o Estados Unidos se interesaran en la construcción del Canal, hubo varias personas que creyeron factible una comunicación interoceánica, que facilitaría la navegación de un oceano a otro. Sus ideas eran brillantes, sus planes osados, casi nos parecen ahora de gigante, sobre todo para esa época, tomando en cuenta las dificultades que presentó la construcción del canal.

Cortés se interesó en la búsqueda del paso, según su Tercera Carta de Relación, después de la conquista de México, que habla de que tenía ya "conocimiento de la otra mar", como a trece o catorce jornadas de México y que en él abundaban las piedras preciosas, las perlas y las especias. Le informó al Rey que varios pilotos opinaban que por el Darien salta un estrecho a la otra mar, pues sabiendo que la tierra es allí tan angosta, creyó se comunicaban los oceános.

Así es como el emperador Carlos V le manda buscar el Paso o Estrecho de mar de que tanto se hablaba (1), mandó Cortés a Alonso Contreras a Cuba a hacer los preparativos y puso la expedición al mando de Olid, que partió hasta la Habana a reunirse con Contreras. Cortés le encargó buscarse toda noticia sobre el Estrecho, pero esta expedición no logró obtener ninguna pues Olid se rebeló al salir de Cuba contra Cortés y éste mando a Fran

(1) Ibid p. 48

cisco de las Casas a detenerlo. Más tarde mandó otra expedición con Diego de Hurtado, ordenándole que buscóse en la Bahía de la Ascensión un estrecho.

Pensó encontrar el estrecho de mar y aumentar así su gloria buscando éste pa-
so tan deseado a las Indias. Hizo cuanto pudo por descubrirla mandando expediciones al
Norte por la Florida y al Pánuco y al Sur por Panamá; cuando no logró dar con él pensó en
unir los ríos Chimalaca y Coatzacoalcos. ¡Qué grandeza! ¡Qué vitalidad! nos traslucen
esos planes, como si la modificación de la naturaleza no fuera algo que estuviera fuera de sus
manos.

En 1528, ya mejor conocida la configuración de América, el navegante portu-
gués Antonio Galvo y el español Francisco López de Gomara indicaban la conveniencia de
abrir un canal por Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o el Darien, y así lo propusieron a Car-
los V.

Años más tarde Carlos V ordenó al gobernador de Tierra Firme, don Francisco de
Barrionuevo, que se tomen medidas para la construcción de un canal interoceánico por el
Chagres, aduciendo que ya que por este río pueden navegar carabelas y barcos, personas ex-
pertas pueden unir los mares. Pero este proyecto encontró la firme oposición del adelanta-
do Pascual de Andagoya, quien informó que no había Estado tan poderoso como para hacer
tal cosa por lo costoso. (1)

También Felipe II envió a dos ingenieros flamencos a hacer estudios y éstos lo
consideraron factible, más las rivalidades comerciales hicieron que el rey decidiera que no
debía separar lo que Dios unió. (2)

(1) Castillero Reyes Ernesto de Jesús "Historia de la Comunicación Interoceánica y de su
Influencia en la Formación y Desarrollo de la Entidad Nacional Panameña". Pagina 16.

(2) Ibid. P. 18

Más tarde Felipe III ordenó al gobernador Don Diego Fernández de Velasco que explorara el Golfo de San Miguel y el río Tuira en el Darien, más esta vez influyó el Consejo de Indias e hizo desistir al monarca, quien llegó hasta decretar la pena de muerte para quien quisiera construirlo.

En 1698 el clérigo escocés Guillermo Patterson exploró la región limítrofe del Istmo y Colombia e informó a Guillermo III de Inglaterra la posibilidad de abrir un canal que sería importantísimo para el comercio del mundo. (1) Esta no fue la primera vez que el canal fuera propuesto a los soberanos ingleses, pues ya en 1578 Antonio Pérez lo propuso a Isabel; pero en ambas ocasiones las rivalidades hicieron fracasar la idea.

Don Manuel Gijón y León, caballero quiteño, propuso la construcción del canal por el Chagres, pero no lo consiguió pues le faltó apoyo económico para llevar a cabo su plan.

En 1785 el ingeniero francés de la Nourre propuso al Conde de Arana, embajador de Carlos III, dividir el Istmo para facilitar la explotación de las costas del Perú y mejorar el comercio. Este proyecto fue transmitido al monarca, pero nuevamente fue el Consejo de Indias quien lo consideró impracticable.

En este mismo siglo XVIII Francia se interesó directamente con las noticias que llevó a la Academia Francesa de Ciencias M. de la Condamine, quien fuera a medir el Meridiano del Perú. También Estados Unidos se interesó, pero pasó el tiempo y se olvidó el proyecto.

El precursor de la independencia de América, el venezolano Francisco de Miranda, en 1787 propuso a Inglaterra arrebatar a España el Istmo y construir el canal, más el

(1) Uribe Antonio José "Colombia y los Estados Unidos de América. El canal interoceánico. La separación de Panamá. Política internacional económica. La cooperación." Bogotá Imprenta Nacional 1931, pág. XVI

premier William Pitt, ocupado en las guerras napoleónicas, no lo consideró importante. Insistió aún Miranda en 1803 que el río Chagres, que desemboca al Atlántico y es navegable hasta el punto de Cruces, aproximadamente a 5 leguas de las orillas del Pacífico y más aún el Trinidad que desemboca al Chagres y que es navegable hasta su desembocadura, podrían constituir el paso pero no encontró eco.

Fue Alexander von Humboldt quien renovó, en el Siglo XIX, el interés de Europa por América. Estudió varios puntos para la construcción del canal, uno de Panamá hasta Cruces, término navegable del río Chagres; otro de Darien desde la isla Bahía hasta Cúpica aprovechando el curso del río Napipi.

La primera vía completamente fluvial al través del Istmo, la construyó en 1788 el cura del pueblo de Novita en la villa del Chocó, quien ideó unir el río Atrato del Atlántico con el San Juan de Charambera del Pacífico por "La Raspadura", barranco entre un afluente del Atrato, el Quibido y el San Juan. Por allí construyó un canal que, en la época de lluvias, se llenaba y en pequeñas embarcaciones se transportaban cacao y otros productos (1).

En 1814 las cortes españolas se disponían a promover la construcción del canal cuando la independencia de América trunco su realización.

CAMINO INTEROCEANICO

Durante siglos Panamá ha sido importante como el camino más corto entre los dos grandes océanos. Aparte de algunos otros medios agrícolas y pocos minerales, su vida ha estado basada en esta condición geográfica. Desde que se conoció su configuración geográfica, los gobernantes a cargo de esta zona planearon la construcción de un camino interoceánico que sería el antecedente del Canal. En este caso las mercancías llegaban por barco a cualquiera de los dos puntos Atlántico o Pacífico y eran transportados por tierra al o-

(1) Ibid Pág. 21

tro lado. A pesar de las dificultades que presentaba este transporte, era mejor que intentar pasar por el Estrecho de Magallanes, por ser más corto y menos peligroso.

Los caminos interoceánicos se desarrollaron rápidamente en el siglo XVI, uno completamente por tierra y otro utilizando el Chagres. En los 300 años en que fueron utilizados, fueron pocos los cambios que se introdujeron en esta vía de tráfico. El comercio es la vida de Panamá y su desarrollo está en estrecha relación con el movimiento de éste al través del país.

La primera colonización del Istmo se hizo por el Este y más tarde se trasladó al centro. En 1519 se fundan Nombre de Dios y Panamá, en las costas norte y sur. Este era el camino español para la especiería, pero cambió de objetivo y fué la conquista del Perú la que mandó metales preciosos y viajeros al través del Istmo y hacia España.

Esta conquista determinó el curso de la Historia de Panamá aproximadamente por 200 años. Para proteger su quinto real, el Rey decretó que el comercio con el Nuevo Mundo se hiciera por Nombre de Dios, Cartagena (Colombia) y Veracruz, y más tarde por Acapulco hacia Filipinas. Las riquezas del Perú se embarcaban en el Istmo rumbo a España.

Los piratas comenzaron a pulular por el Caribe, y se organizaron los convoyes para el transporte al través del Atlántico. Más tarde esos piratas se dedicaron a atacar puertos, como lo hicieron en Cuba con Santiago y la Habana.

Esta navegación de convoyes hizo que se reunieran en las bodegas panameñas los productos orientales que partían dos veces al año hacia España. Las colonias sudamericanas del Pacífico debían usar, por ley, la ruta de Panamá, pero los numerosos ataques ingleses rompieron este monopolio de transportación y de ahí vino la decadencia de Panamá. Sus constantes ataques hicieron la vía peligrosa, lo cual trascendió más tarde en su abandono, favoreciendo al puerto de Acapulco.

En el transcurso de la historia de Panamá, el siglo XVI es de conquista y colonización, el XVII de comercio y corsarios y el XVIII de mengua y decadencia. En el siglo XIX el oro de California deja reflejar su brillo hasta Panamá con el tránsito que al través de élla, se hace y lo que da lugar al camino del Oro, a través del Istmo. Es a principios del Siglo XX cuando, al finalizarse la construcción del canal quedó Panamá integrada como nación, cuya columna vertebral es el canal que lleva su nombre.

Han sido varias las vías de comunicación estudiadas al través del Istmo, principalmente las localizadas entre el meridiano 79 y el 80. La primera carretera interoceánica que, construída de Panamá en el Pacífico a Nombre de Dios en el Caribe, comenzó a usarse en 1519 en cuanto Pedrarias fundó Panamá, pero el camino como lo pintan descripciones de la época era tan malo que dió lugar a que se buscara una ruta mejor.

El obispo de Darien, Fray Tomás de Berlanga, propuso el camino interoceánico usando el río Chagres. Hernando de la Serna exploró la posible ruta para utilizarla en transportes pesados, declarando que el río era navegable aún cuando la mitad de su recorrido solo se hacía en barcas. El camino de Cruces a Panamá parecía más bien plano y las mercancías podían transportarse en carretas por un buen camino y de bajo costo. Debido al interés por la conquista de Perú, para 1533 ya se utiliza esta ruta que redujo la distancia terrestre a solo 20 millas. Más tarde esta distancia bajó a 15 en 1597, con la substitución de Portobello por Nombre de Dios como cabeza de ruta.

Consistía este camino en un viaje costero de Nombre de Dios a la boca del Chagres, de ahí, navegando hasta Cruces y por tierra a Panamá. Para fines del siglo XVI se iniciaron las dificultades para Panamá con el descontento por la rapiña de los habitantes y mesoneros de Nombre de Dios y los ataques de los Corsarios. Se pensó en fortificar el Chagres o utilizar el camino terrestre que presentaría menores dificultades para defenderse,

y así la Corona mandó a Juan Bautista Antonelli para preparar la defensa, construyendo el fuerte de San Lorenzo en la boca de Chagres.

Por otra parte, Nombre de Dios, que no contaba con las condiciones necesarias y además muy expuesto a los ataques corsarios, fue substituido por Portobello, pero la carretera no fue terminada sino hasta 1597. Los ataques persistieron y en 1572 Francis Drake atacó Nombre de Dios. Otros piratas, como L'Olanais, Mansfield, Picard y Vandeins, también fueron atraídos por el Istmo. En 1668 Morgan atacó Portobello, robando los almacenes que estaban listos para la flota. Dos años más tarde tomó el fuerte de San Lorenzo que fue quemado junto con la ciudad de Panamá. (1)

Estos acontecimientos dieron como resultado que el Istmo perdiera su lugar en el tráfico comercial, pues a pesar de que Panamá fue fundada de nuevo y sólidamente amurallada, el Almirante inglés Vernon ocupó Portobello en 1739 y la flota tomó entonces el camino del Cabo de Hornos o el de Acapulco.

Se comenzó a usar en el siglo XVIII, Gorgona como lugar de desembarco en la ruta del río. Esta carretera se propuso en 1735, pero solo fue temporalmente. El camino lo utilizaron los traficantes ingleses de esclavos y contrabando. Se apoderaron otra vez de Portobello, Chagres y Panamá y Felipe V prohibió, bajo pena capital, el tránsito terrestre de uno a otro mar por el Istmo del Darién.

En 1812 el gobierno colonial se trasladó de Bogotá a Panamá por causa de los insurgentes, y volvió a hacerse el tráfico interoceánico y Panamá recuperó así su prosperidad. Pero los comerciantes españoles consiguieron que se cerrara el Istmo para el comercio mundial, lo cual avivó el descontento panameño.

(1) Biesanz John Berry (Mavis). "The People of Panama".
New York Columbia University Press, 1955. Pág. 26

En acta del 10 de Noviembre de 1821, Panamá se separó de la dominación española; la independencia americana causó la ruina del camino interoceánico. Panamá formaba parte del virreynato de Santa fé de Bogotá, junto con Venezuela y Quito, luego pasó a formar parte de Nueva Granada, que sería después Colombia hasta su independencia en 1903 en que se constituyó en República de Panamá.

La Independencia terminó con el poco comercio que se hacía al través del río a Gorgona y Cruces. Bolívar, Herrán y Mosquera trataron de reabrir el camino con capital extranjero, pero fracasaron y Panamá comenzó a agonizar otra vez.

En 1827 el colombiano Domingo López fué encargado de abrir un camino istmiano por el gobierno de la ciudad, más éste trazó la ruta al norte, subiendo las montañas en vez de bordearlas. A su muerte el gobierno dió esta misión a Marquines, quien trazó el camino del Chagres en vez del camino de Portobello.

El istmo representa una rápida travesía de un oceano a otro, lo cual tiene una importancia económica y militar, principalmente para los Estados Unidos, pues comunica sus costas atlántica y pacífica.

La cámara distrital y provincial de Panamá y el Congreso de Colombia, proyectaron la construcción de una carretera transistmica o un ferrocarril de costa a costa, quedando el privilegio de su construcción limitado a colombianos o extranjeros residentes en el Istmo.

Los Estados Unidos se interesaron en la comunicación interoceánica y surge la idea de la construcción de un camino de ruedas en el Istmo, para lo cual envían a Charles Bridle a que estudiase el proyecto. Más con base en la cláusula de que debía ser construido por nacionales o residentes no logra su cometido. Pide éste el derecho de navegar por el Chagres a vapor y la apertura de un camino ribereño al oceano Atlántico de Cartagena a Bocas del Toro. El congreso Colombiano le concedió el derecho, más el presidente lo

objetó.

Poco después se formó una compañía de granadinos para hacer la carretera y éstos admitieron a Bridle como socio, pero no lograron iniciar las obras.

Ante la imposibilidad de hacer esta obra con carácter nacional, se ofreció a Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda y España la oportunidad de hacer solicitudes para la construcción de una carretera o ferrocarril, pero garantizando la universalidad y neutralidad de la vía, los derechos de soberanía por parte de Nueva Granada, aparte de la participación del gobierno del 5% de las tarifas y el total cuando se amortizaran los gastos. Francia envió a Napoleón Garella y Santiago Courtines, pero no se atrevió a acometer la empresa. Inglaterra comisionó a Lloyd, pero no lo hizo tampoco.

Cuando se encontró oro en California surgió la llamada "Fiebre del oro", que va a poner nuevamente a Panamá en un plano de importancia, pues constituye la ruta más segura entre las prósperas ciudades del Atlántico y California. Los barcos iban de los puertos del Chagres en el Atlántico al de Panamá en el Pacífico, lo cual hizo que se proyectara un camino entre los puertos, del que aún existen partes, y que se llamó "Camino del Oro". El oro no ya de Perú, sino el Californiano, vuelve a darle vida a Panamá. La autorización para la construcción de este camino surge del Tratado Bidlack-Mallarino de 1846, en el que el gobierno Granadino delega la protección del Istmo a los Estados Unidos.

Este tránsito originó la construcción del ferrocarril que se inició en 1850 y se terminó en el 55. El viaje al través del Istmo se convirtió en jornada de un día relativamente fácil y más rápido que por Nicaragua.

El ferrocarril aumentó el tránsito y pronto constituyó una vía rápida entre los puertos de los diferentes océanos llegando a tener un papel muy importante en la construcción del canal, y esto estimuló el interés de una vía marítima al través del Istmo, siendo de mucha

ayuda para su construcción.

Este interés norteamericano en un canal istmico se acentuó a raíz de la guerra con España, pues los barcos estadounidenses en el Pacífico tenían que doblar el Cabo de Hornos para llegar a Cuba.

En el aspecto económico, los Estados Unidos se habían extendido enormemente, dominando inclusive el Caribe y Filipinas. El canal que tenía en mente el gobierno representaba nuevos mercados para su industria, de ahí su interés en la construcción de esta vía corta y su control por parte de los norteamericanos.

Panamá va a ser forjada por el genio y los sueños de Colón, el descubrimiento del Pacífico por Balboa, las conquistas de Pizarro en el Perú, los piratas y el comercio de es clavos, el oro de California y los aventureros de 1849, los constructores del ferrocarril y los empresarios franceses y americanos del canal. Los intereses que se crean en torno a su situación geográfica van a moldear su historia y su economía. Las ganancias que puede proporcionar a otros países van a producir intervenciones extranjeras en su realización como pueblo y como nación.

La rivalidad entre un grupo de panameños que a pesar de no tener ni siquiera el menor apoyo del gobierno colombiano, estaban convencidos de las ganancias que podían obtener si el tránsito interoceánico se hacía entre la ciudad de Panamá y Portobello por una parte, y por otra los intereses nicaraguenses que a su vez querían controlar este tránsito por los mismos motivos hizo que de ambas partes se ofrecieran facilidades, que en último análisis vendrían a poner en peligro la integridad territorial de ambas, dadas las características de los intereses que se creaban con ese motivo tanto en los Estados Unidos como en Francia e Inglaterra.

Como ya se ha visto anteriormente, el canal interoceánico fue concebido desde

el año de 1529 cuando Alvaro Saavedra, siguiendo órdenes de Carlos V, inició los planes para el canal de Panamá. Muchas fueron las personas que soñaron con emprender la tarea y ver culminada su obra con un provechoso ahorro de tiempo y dinero.

Entre los siglos XVI, XVII y XVIII se hicieron numerosas exploraciones y se descubrieron ocho posibles rutas para el canal:

- A) Tehuantepec.
- B) Honduras de la Bahía de Honduras en el Caribe a la Bahía de Fonseca en el Pacífico.
- C) Nicaragua, por el río San Juan y el lago de Nicaragua.
- D) Chiriquí de la laguna de Chiriquí en el Atlántico al Golfo Dulce en el Pacífico.
- E) Panamá, entre Colón y Panamá por el macizo de Culebras.
- F) San Blas de este Golfo, en el Caribe a la desembocadura del río Chepo en el Pacífico.
- G) Caledonia, al través del Istmo del Darién.
- H) Diversas rutas del río Atrato.

Desde 1739 Panamá pertenecía al Virreinato de Nueva Granada; a finales de la independencia americana, en el siglo XIX, Panamá se declara independiente y se une a la república de Colombia, que incluía los países de Venezuela, Colombia y Ecuador. Cuando se retiran de esta unión, Venezuela en 1829 y Ecuador en 1830, se crea la República de Nueva Granada en 1831, que incluía a Panamá. La constitución permitía a Panamá separarse, si lo deseaba, derecho del cual hizo uso durante los años de 1840 a 1842 y más tarde de 1857 al 63. (1)

En cuanto Bolívar fué investido por el Congreso con grandes poderes, envió un agente a proponer a Inglaterra la construcción de un canal en el Istmo, más el punto que la

(1) Hill Howard Copeland. "Roosevelt and the Caribbean".
New York. Russell & Russell, 1965. P. 37

hace fracasar es la imposibilidad de garantizar la neutralidad del canal debido a la escasa potencialidad marítima de Colombia.

El estudio de los proyectos ingleses para posible ruta estuvo a cargo de los ingenieros John A. Lloyd y Maurice Falmark. Estos dieron como vía más aceptable un canal que corriera de Bahía de Limón a un puerto que estuviese situado entre Panamá y Chorrera. Esta es precisamente la ruta del actual canal de Panamá y que fué concebida un siglo antes de su realización por los Estados Unidos.

En 1830 Guillermo I de Holanda organizó una empresa para excavar un canal por Nicaragua, pero protestó Nueva Granada con base en que eso afectaba sus derechos sobre la Costa de Mosquitos. Por otra parte, el interés que despertó el proyecto en los Estados Unidos hizo que Holanda lo abandone.

En 1835 el Presidente General Francisco de Paula Santander pasa una nota a la Cámara de Representantes de la propuesta del barón francés Carlos D. Thiery, de construir un canal, pero la Cámara consideró que un canal para barcos de gran calado haría peligrar la integridad nacional. Por lo tanto, solo le concedieron el privilegio de un canal fluvial para barcos menores, pero al plazo de dos años caducó sin que se iniciaran los trabajos.

En un principio parece que los Estados Unidos no se interesaron por la construcción del canal, aunque no pierden de vista al Istmo. Aún después de que el gobierno granadino celebra el tratado Bidlack Mayarino para la protección del Istmo, éstos parecen aceptarlo con dificultades, aún cuando después sirvió como base para el intervencionismo americano en el Istmo para la garantía del tránsito hasta 1848, alegando que no estaban interesados en invertir fuera de los Estados Unidos.

El primer intento del canal estadounidense fué por Nicaragua, pero los primeros estudios fueron truncados por las acciones del filibustero americano William Walker y

la concesión concedida a Cornelius Vanderbilt en 1849 fué cancelada en 1856. Más tarde se formó la compañía del canal marítimo de Nicaragua, en Mayo de 1889, pero es abandonada su construcción en 1893.

Es a partir de la guerra con España que los Estados Unidos inician su etapa imperialista. Ya consolidados como nación independiente apareció en ellos una tendencia, en su política exterior, de expansión territorial. Esto lo manifiesta claramente la extensión de sus fronteras a base de compras de territorio y la presión hecha sobre otros países para obtener la cesión de algunos otros. Primero vino la compra de la Louisiana a Francia en 1803 y la cesión de los Floridas por España en 1819; más tarde la anexión de la república de Texas, en 1845, y la transacción con Inglaterra por el territorio de Oregon y la "cesión" de México, en 1848, de acuerdo con el tratado de Guadalupe Hidalgo de la zona de los estados de California, Nevada, Utah y parte de Arizona, Colorado, Nuevo México y Wyoming.

Esto concedía a los Estados Unidos un enorme territorio, y aún así la tendencia expansionista no cesó, pues hubo un movimiento a favor de la anexión de México. Por otra parte, cuando la compra de Alaska en 1867, primer territorio que no colindaba con sus fronteras, también surgió la idea de que pronto las tierras que los separaban les pertenecerían con la anexión o compra del Canadá.

El complemento de las actuales fronteras continentales de los Estados Unidos surgió con la compra, en 1853, por parte del ministro norteamericano James Hames Gadsden del Valle del Gila en el sur de Arizona y Nuevo México. La Doctrina Monroe, que quedó sin efecto hasta el fin de los derechos ingleses en Oregon, en 1845, fué reafirmado por Polk y enunció una no intervención europea en América y un aislacionismo norteamericano con respecto a Europa, que funcionó más o menos hasta la primera guerra mundial.

Desde el principio de su época expansionista se manifestó el interés norteameric

ricano por la América Latina, imponiendo su influencia, primero en Centroamérica y el Caribe y avanzando luego hacia Sudamérica.

Su victoria sobre España dió a los Estados Unidos el predominio en el Pacífico con la adquisición de las Islas Filipinas, Hawaii y las bases navales de Guam y Wake. Esto y el protectorado de Cuba produjo un ensanchamiento de la frontera de seguridad de los Estados Unidos y una base para las operaciones militares estadounidenses en el Caribe, lo que produjo un aumento enorme en la zona de influencia de los Estados Unidos en la América Latina.

Inglaterra se interesa en dominar las vías marítimas y establecimientos de Centroamérica. Los Estados Unidos desconfían de esto, pues temen que un canal inglés limite sus ventajas, pues estaría en manos de un gobierno que podría manejarlo a su antojo; por otra parte, ellos consideraban que eran débiles para proteger el canal y así declararon que la vía debía ser neutral, poniéndola bajo la protección de las grandes potencias.

Inglaterra, por su parte, veía a los Estados Unidos más cerca del Canal que ella, pero teniendo gran interés en que el canal se abriera rápidamente, y dominando el Caribe con su flota de Jamaica, concerta con el gobierno de los Estados Unidos al Tratado Clayton - Bulwer en 1850, declarando que ninguno de los dos debía obtener el control exclusivo del canal, ni fortificarlo para gobernarlo. Este incluye las posibles rutas de Panamá, Nicaragua, Costa Rica y toda la América Central, promoviendo la construcción del canal por parte de los dos países.

Al terminar la Guerra de Secesión, Estados Unidos comienza a darse cuenta de su fuerza y el General Grant pide un canal americano en suelo americano que perteneciese al pueblo americano para la comunicación de sus costas.

A principios del siglo XX la conducta norteamericana en el Caribe se vuelve

francamente imperialista. El primer paso para su expansión en este territorio, consiste en eliminar el tratado Clayton-Bulwer que concedía a Inglaterra y Estados Unidos los mismos derechos en la ruta interoceánica, y su sustitución por el Tratado Hay-Pounceforte de 1901, mediante el cual los Estados Unidos podían construir el canal e Inglaterra renunciaba a sus derechos contenidos en el antiguo tratado; un punto en debate fué la fortificación del canal por los Estados Unidos, pero Inglaterra deseosa de halagarlos, cedió también en este punto, lo que convirtió al canal en un lugar clave para el sistema de defensa de los Estados Unidos.

Tratan de asegurarse la posesión de todas las posibles rutas de construcción del canal y concertan un tratado con México, en 1847, pero éste no fué aprobado por el Congreso, aunque si obtuvieron la concesión de construir el Ferrocarril Interoceánico Mexicano. En Honduras se celebró el tratado Colindres-Clay para defender la posible ruta de un canal por esta zona. En 1857 se celebró también el tratado Ayon - Dickson entre Nicaragua y los Estados Unidos, limitando el derecho de tránsito a cambio de la defensa de la zona.

En 1871 se reunió el Congreso de Ciencias Geográficas y se trata la conveniencia del canal, más sin llegar a resolver nada como también pasó en su reunión de 1875.

Todo esto hace que se formen dos empresas francesas: "La Sociedad para el Estudio del Canal interoceánico", bajo la presidencia del Almirante de la Ronciere de la Noury", y la "Société Civile" con el General Étienne Turr y Lucien Bonaparte Wyse. Esta última es la que logra el contrato para la construcción del canal, y pasa después sus derechos al Conde de Lesseps, formandose así la "Compañía Universal del Canal Interoceánico" que más tarde pasará a ser la "Nueva Compañía del Canal".

Estados Unidos, Francia e Inglaterra se habían interesado por la construcción del canal y presentado planos y proyectos, pero la primera tentativa en firme para su rea-

BIBLIOTECA CENTRAL

U. N. A. M.

lización surgió del contrato Solgar-Wyse, del 20 de Marzo de 1878, en que se da la concepción a una empresa francesa para la construcción del canal en 12 años, y la retención del privilegio de la compañía durante 99 años. (1)

En 1879 se reunieron en París 136 delegados al Congreso Internacional para la construcción del Canal Americano, entre ellos se encontraron Lesseps, Fabre (quien construyera el túnel de San Gotardo), Perke y Conrad (de Holanda), Selfridge de la Comisión Anglo americana, Eiffel, Reclus y, por Colombia, el panameño Pedro J. Sosa. Este Congreso estuvo bajo la dirección del Almirante Roncierre de la Noury. (2)

Se presentaron proyectos para canales por esclusas:

(A) Uno por Tehuantepec

(B) Cuatro por Nicaragua

(C) Dos por el Chocó

(D) Una por Darien

(E) Uno por Panamá

y a nivel:

(A) Una por San Blas

(B) Uno por Chocó

(C) Uno por el Istmo de la Barra de Limón a Panamá, con 75 Kms. de largo presentado por Wyse, Reclus y Sosa, y que fué el proyecto aprobado por ese Congreso.

Los Estados Unidos habían obtenido los derechos al canal, por Nicaragua, en

(1) Selcer Gregorio "El Rapto de Panamá; de como los Estados Unidos inventaron un país y se apropiaron de un canal". Buenos Aires, Editorial Alcántara 1964. Pág. 51.

(2) Uribe Antonio José Op. Cit. Pág. XVIII

1867, y por Honduras en 1864, pero el Senado no aceptó reemplazar el tratado Bidlack - Mallarino por otro que le concediese estos derechos en Panamá. Al conocer el contrato Salgar-Wyse surgen protestas de la prensa y también una por parte del Ferrocarril por la competencia de la ruta, y el Presidente Hayes habla de que el canal debía ser americano y no Europeo, de acuerdo con la doctrina Monroe. (1)

La Compañía Francesa, tras dos prórrogas concedidas por el gobierno de Colombia, no logró terminar las obras; cálculos equivocados, despilfarro y robo hacen surgir el "affaire Panamá" con la bancarrota de la compañía. Los Estados Unidos observan el fracaso de los trabajos franceses y negocian el cambio de tratados con Inglaterra para emprender, en el momento preciso, la tarea.

El que se va a encargar de la adquisición de la Zona del Canal de Panamá para los Estados Unidos, va a ser Theodore Roosevelt, quien ocupa la silla presidencial a la muerte de McKinley. El interés de Roosevelt por el canal data de antes de la guerra con España. Desde que desempeñó el cargo de gobernador de Nueva York se pronunció a favor de la intervención de los Estados Unidos en la política mundial, con una supremacía naval y comercial más allá de sus fronteras, refiriéndose a los territorios adquiridos por la guerra con España y la idea del canal Istmico. La primera expresión pública de este interés surge de su oposición al primer tratado Hay-Pauncefote, pues éste no concedía a los Estados Unidos el derecho de construir, controlar ni fortificar el canal.

A la muerte de McKinley en Septiembre de 1901 sube Roosevelt al poder y se hace cargo de la política exterior, sin consultar muchas veces a sus consejeros. Ya habiendo sido iniciadas las negociaciones para un segundo tratado Hay-Pauncefote éste fué rati-

(1) Selcer. Op. Cit. Pág. 51

ficado en diciembre de 1901, dando como resultado el remover los obstáculos para la construcción del canal.

Concluidas estas negociaciones se inician otras encaminadas a obtener la concesión por parte de los Estados Unidos de Colombia.

Hasta aquí los Estados Unidos no habían hablado de un canal por Panamá específicamente, sino de una comunicación interoceánica en el Caribe, poniéndose principalmente las rutas de Nicaragua y Panamá. Es más, la ruta preferida era la nicaraguense, pues esta resultaba más económica debido al pago por los derechos y propiedad de la compañía francesa que aumentaba considerablemente los gastos del canal panameño.

Aquí es donde entran Phillipe Bunau-Varilla y William Nelson Cromwell, el primero accionista e ingeniero de la Nueva Compañía del Canal, quien, viendo que el plazo de construcción estaba a punto de expirar, contrató a Cromwell, quien estaba bien relacionado con la banca, comercio, industria y política de Estados Unidos.

Primero propusieron en los Estados Unidos invertir dinero en la obra, más al pronunciarse éstos por el Canal por Nicaragua, Cromwell inició sus maniobras para que se pensara en la ruta de Panamá. Una comisión legislativa, precedida por el Almirante Walker, que analizó ambos proyectos para dictaminar cual era el mejor, se inclinó por la de Nicaragua, debido a la indemnización de 109 millones de dólares que pedían los franceses y la presión del sector de industria pesada norteamericana, pues el Canal Nicaraguense necesitaba más maquinaria que el Panameño. Esto culminó con el Hepburn Bill que aprobó el proyecto Nicaraguense. (1)

En vista de esto Bunau-Varilla redujo a 40 millones las pretensiones francesas

(1) Ibid p. 60.

y enfatiza la actividad volcánica en Nicaragua, lo cual hace que se cambie el Hepbrun - Bill por el Spooner Bill, quedando la propuesta Nicaraguense como una posibilidad si no se logran los acuerdos necesarios para el Canal por Panamá. (2)

Desde antes que el Senado se pronunciara por ninguna de las rutas, se iniciaron las negociaciones con el Ministro de Colombia en Washington, el Dr. Concha, pero este prefirió salir precipitadamente de Washington para no firmar el tratado. Las negociaciones a pesar de esto continuaron a través del encargado de asuntos de Colombia, Tomás Herrán, culminando, el 22 de enero de 1903, con el tratado Hay-Herrán que autorizaba a la Compañía Francesa del Canal a vender sus propiedades a los Estados Unidos y garantizaba a estos completo control de una faja de 6 millas de ancho a través del Istmo para la construcción del canal. El arreglo continuaría por 99 años y podría ser renovado por los Estados Unidos.

Estos pagarían 10 millones en oro y 9 años después de ratificado, una anualidad de 250,000.00 dólares. La ratificación del Senado fue el 17 de marzo de 1903. Los Estados Unidos impusieron en ese tratado una aparente renuncia de Colombia a la soberanía de la Zona, prohibición de negociar entre Colombia y la nueva Compañía del Canal o del Ferrocarril, establecimiento de tribunales de justicia en la Zona del Canal fuera del control del gobierno colombiano. El pago de la compensación sería hecho después de concedidos los privilegios. Herrán se rehusó a aceptar este tratado más al fin cedió ante las amenazas de construir el Canal por Nicaragua.

Colombia objetó estas medidas y ante su negativa Roosevelt la acusó de mala voluntad y la amenazó con entrar en acción, y esto podría significar el tomar a Panamá por la fuerza o elegir a Nicaragua.

(2) Ibid. P. 62

Así surge la conexión de Roosevelt con la insurrección y su empleo de fuerzas estadounidenses para evitar la defensa de Colombia, que por su parte exigía:

- a) La devolución de los baldíos cedidos a las compañías del canal y del ferrocarril.
- b) Las islas de la bahía del Panamá, la soberanía de la zona.
- c) Que la vigilancia norteamericana se refiriera solo al mantenimiento del orden y disciplina.
- d) El suprimir los tribunales de los Estados Unidos.
- e) El pago de los impuestos sobre las propiedades de los empleados de la zona.
- f) Que los Estados Unidos pagaran las expropiaciones y que estas propiedades fueran sometidas a leyes como en caso de particulares.
- g) El retiro de las fuerzas norteamericanas de defensa del canal a la llegada de las Colombianas.
- h) La promoga se limitaría a 12 años y se establecería la caducidad por reversibilidad.
- i) El pago de 7 millones de dólares de contado y una suma anual.
- j) La cancelación de los 250,000.00 dólares de bonos del ferrocarril y el pago sin descuento de las acciones colombianas de la empresa francesa.

El tratado Hay-Herrán, documento sumamente desfavorable para Colombia, tomando en cuenta que a este país solo le darían 10,000,000.00 de dólares mientras que a la compañía francesa le darían 40,000,000.00 por los derechos que en solo un año revertirían en Colombia, fué ratificado por los Estados Unidos inmediatamente, pero Colombia lo rechazó el 12 de agosto de 1903. (1)

(1) Ibid P. 69

Roosevelt pensó en apoderarse de Panamá, y así surge el complot de Bunau - Varilla con Cromwell y Roosevelt en contra de la integridad territorial , al promover la independencia de Panamá. Mediante artículos de prensa, hablando de insurrección y el apoyo dado al Capitán Beard de la empresa del ferrocarril, quien estaba en contacto con Amador Guerrero, quien salió para Washington a reunirse con Roosevelt y el subsecretario Loom, encargado del Departamento de Estado acompañado de Cromwell. Se acordó la insurrección para el 3 de noviembre y se preparó la proclama de independencia, los planes de operación militar y los arreglos de defensa del Istmo por 3 días mientras se daba tiempo a que los Estados Unidos reconocieran al nuevo país. Se tomó la constitución de Cuba como modelo , se fabricó la bandera y redactó Bunau-Varilla el telegrama que lo nombraría ministro plenipotenciario para firmar el tratado en representación de Panamá. (2)

Ordenó Roosevelt que a partir del 16 de octubre los barcos de guerra patrullaran el Istmo y se mandó a los cruceros " Nashville " , "Dixie" , "Boston" y "Atlanta" , con ordenes de mantener libre el tráfico para evitar desembarco de tropas colombianas.

Así, en rápida sucesión, se independiza Panamá el 3 de noviembre a las 17:49 p.m. el día 6 Estados Unidos lo reconoce, se iza la bandera de Panamá y evitan la intervención de Colombia en contra de la pseudo independencia, el 7 es nombrado Bunau-Varilla plenipotenciario panameño; el 13 presenta sus credenciales y el 18 firma el tratado Hay-Bunau-Varilla.

Colombia intentó detener la segregación mandando una misión con el General Rafael Reyes, concediendo gratuitamente la zona del Canal; pero ya era demasiado tar

(2) Uribe Antonio José. Op. Cit. P. 119

de. (1)

El gobierno de los Estados Unidos no solo desconoció los principios generales de derecho, tales como él mismo los había interpretado. Hasta el momento el reconocimiento por su parte de la independencia de las Colonias Americanas tomaba 12 años como término medio después de su proclamación por esta. También violó un pacto solemne perfectamente claro que lo ligaba a Colombia, el principio de inviolabilidad del territorio de Colombia y su soberanía sobre el departamento de Panamá, reforzado por el tratado del 12 de diciembre de 1846, vigente entre Estados Unidos y Colombia, sino que retorció los términos de este tratado a su conveniencia.

La situaciones en torno a esa independencia panameña reflejan la política norteamericana en el Caribe de la primera mitad del siglo XX, que tomó un giro francamente imperialista, modificando la doctrina Monroe para justificar su hegemonía.

Al decidirse definitivamente la ruta del Canal por Panamá y ante la negativa colombiana de aceptar las premisas norteamericanas, surgió una revolución en la que las fuerzas navales de los Estados Unidos figuraron en forma extraña. Se reconoció inmediatamente a la nueva república y a los 2 semanas ya se había negociado el tratado Hay-Bunau-Varilla que le concedía el dominio perfecto de la zona del Canal.

El Canal de Suez y el de Panamá son igualmente estrechos artificiales que comunican 2 mares; los 2 quedan dentro del territorio de una sola nación que carecía de medios para construirlos. Pero mientras que el Canal marítimo de Suez quedó bajo la jurisdicción de Egipto, que no perdió la soberanía, Panamá hizo concesión total de poderes jurí-

(1) Arosamena G. Diógenes, " Historia Documental del Canal de Panamá " .
Panamá Universidad de Panamá 1962.
Pag. 201

dicionales de la zona del Canal.

Por otra parte, los derechos de la primera fueron por 99 años y los de la segunda a perpetuidad. Aún más, el gobierno Egipcio recibía una participación en el pago de peaje, cosa que no sucedió en el caso de Panamá.

Por el tratado Hay-Bunau-Varilla, Panamá concedió a los Estados Unidos a perpetuidad el uso, ocupación y control de la Zona del Canal para la construcción, mantenimiento, operación, saneamiento y protección del Canal y concedió todos los derechos de poder y autoridad dentro de dicha zona del Canal, los cuales podría poseer como soberano sobre tierras y aguas con la completa exclusión de ese ejercicio por la República de Panamá. Esto significa que perdía todo derecho poder o autoridad soberana. En el caso de otros canales existentes, el estado riveroño es soberano del territorio sobre el cual se han abierto estas vías marítimas.

Como pago a éstos derechos, los Estados Unidos dieron a Panamá una suma inicial de 10 millones de dólares, la indemnización a los dueños de las tierras expropiadas para este efecto y un pago anual de 250 mil dólares, a partir de 9 años después de la ratificación del tratado. Esta anualidad subió en el tratado de 1936 a 430 mil dólares, y en 1955 a 1 millón 930 mil dólares.

Se creó un territorio especial a cada lado del Canal de aproximadamente 650 millas cuadradas, desde el Atlántico al Pacífico dividiendo la República de Panamá en dos.

(1)

(1) "Informe sobre los sucesos ocurridos en Panamá del 9 al 12 de enero de 1964. Elaborado por el Comité de encuesta que designó la Comisión Internacional de Juristas", Comisión Nacional de Juristas, Ginebra, Suiza, Imprenta de Henri Studer, S.A., Ginebra, Suiza.
Pag. 11

Mediante esto los Estados Unidos no solo pasaron a controlar la zona del Canal, sino también pudieron contar con una ventaja estratégica necesaria para la política norteamericana en Iberoamérica. Las modificaciones a la doctrina Monroe se apoyan en la irresponsabilidad financiera internacional de las repúblicas de Iberoamérica, que da pie al intervencionismo norteamericano en los asuntos internos de los estados latinoamericanos como único medio para obligarlos a pagar sus cuentas y así evitar la intervención de países norteamericanos.

Aún más, llegan a poder evitar a su antojo, el traspaso de zonas estratégicas del Continente a compañías particulares no americanas que aducen pueden considerarse agentes de potencias europeas. Bajo la llamada "diplomacia del dolar", Washington ya no solo se limita a proteger las inversiones norteamericanas sino que asumió el fomento de las mismas. Se justifica haciéndolo parecer como alta política. Los Estados Unidos garantizan la estabilidad gubernamental, por la intervención si fuese necesario, lo cual estimuló las inversiones particulares norteamericanas en América Latina y no hace atractivas, a su vez las inversiones de capitales europeos. Los Estados Unidos llegan hasta considerar el Caribe como un lago americano.

Así, con mucha astucia, Roosevelt se apoderó de la codiciada faja de terreno que daría a los Estados Unidos un Canal americano para la comunicación interoceánica, y en 1911 se vanagloriaba diciendo: "Si yo hubiera seguido los métodos conservadores tradicionales, hubiera sometido al Congreso un grave documento de estado, de quizás 200 páginas. Los debates durarían. Pero tomé las zonas del Canal (I took Panama) y dejé al Congreso discutir y mientras discutía el Congreso, se hacía el Canal". (1)

(1) Breve historia de los Estados Unidos. Pág. 367

Allan Nevins y Henry Steele Commanger B. H. de los Estados Unidos Compañía General de Ediciones S.A. México 1963 Pág. 367.

Este nuevo método, aunado con un nuevo imperialismo y posición mundial y los corolarios de la doctrina Monroe de responsabilidad ineludible de los Estados Unidos, de vigilar e intervenir en las Repúblicas de la América Latina para evitar una intervención Europea, dieron como resultado protectorados virtuales en el Caribe, como en el caso de Santo Domingo. La política de Roosevelt del " Big Stick " , dió resultado.

La construcción del Canal por los Estados Unidos comenzó el 4 de mayo de 1904, cuando la compañía francesa cedió sus derechos y propiedades. Se inició la tarea de mejorar las condiciones de vida y el control de la malaria y la fiebre amarilla. Esto estuvo al cuidado del Coronel William Crawford Gorgas y su cuerpo de médicos. La construcción del Canal estuvo bajo la dirección del Coronel Jorge W. Goethals y de los ingenieros - Theodore P. Shonts y John F. Stevens, quienes iniciaron los trabajos en 1904 y los terminaron en 1914. Aparte del Canal se construyó una planta de operación, se dió nuevo trazo al ferrocarril, se erigieron habitaciones y se formó un Gobierno para la Zona.

Las principales obras del Canal fueron: Su excavación, naturalmente, la presa de Gatun y las esclusas de Gatun, Pedro Miguel y Miraflores.

El Canal sigue la línea Cristobal en la Costa Atlántica al Valle del Río Chagres, pasa a través de la división continental en el corte de Gaillard y desciende al Océano Pacífico con terminal en Balboa a través del Valle del Río Grande. Tiene 80 kms. de largo, de mar fondo a mar de fondo, y sigue una línea noroeste - sureste. La entrada en el Pacífico esta como a 27 millas al este de la del Atlántico.

A diferencia del Canal de Suez, un tajo en las arenas del desierto, el Canal de Panamá se construyó en una tierra de colinas y montañas. La distancia de un Océano a otro es solo de 55 kms. ; el punto más alto del Canal está en la garganta, entre la Colina del Contratista y la Colina del Oro, a 94 m. sobre el nivel del mar. Las obras repre-

saron las aguas del potente río Chagres y lo hicieron fluir entre los dos océanos. Se construyó una enorme presa para formar un lago artificial para alimentar los tres pares de gigantescas esclusas.

Este canal creó un territorio especial que divide en dos el territorio de la república de Panamá. Se abrió el tránsito en 1914, y ha tenido capital importancia para el desarrollo de la República. Es en realidad el agente principal de la economía panameña, además de los ingresos derivados de su existencia.

El Canal de Panamá es operado por el gobierno de una nación a la que le han sido concedidos plenos poderes de jurisdicción dentro de la zona del canal como base territorial, en la que podía ser construida, administrada y defendida la vía acuática. El Canal es una corporación pública, propiedad de los Estados Unidos, controlada a discreción por el Presidente a través del Secretario del Ejército y la Compañía del Canal. El Presidente de esta compañía es, por tradición, un oficial, general del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos, quien a su vez es el Gobernador de la Zona del Canal.

Las relaciones diplomáticas de la República del Panamá y los Estados Unidos se iniciaron con el tratado de 1903 entre Hay y Bunau-Varilla, en la que Panamá concedió la soberanía de la zona del Canal en virtud de la fórmula "como si", o sea que los Estados Unidos tendrían los derechos, el poder y la autoridad como si fueran soberanos del territorio. Estos derechos de uso, ocupación y control se les concedieron para los fines especificados de construcción, mantenimiento y funcionamiento del canal. Estados Unidos tiene también el derecho de utilizar ríos, lagos y otras masas de agua de Panamá para la navegación y abastecimiento de agua de la zona y el derecho de adquirir las propiedades necesarias al exterior de la zona. Este derecho cesó en el tratado de 1936, quedando limitado a un acuerdo entre las dos naciones pero fué utilizado en la Segunda Guerra Mundial con

la condición de que al final de la conflagración, los Estados Unidos devolverían esas tierras.

La cuestión de la interpretación del convenio de 1903 no ha sido resuelta a pesar de las modificaciones al tratado. Los poderes de los Estados Unidos, en virtud de la fórmula "como si" han disminuído en los asuntos económicos y fiscales, pero la zona sigue siendo un territorio militar de los Estados Unidos. La reintegración de la zona del canal a la República de Panamá está sujeta a la condición de que dejara de ser utilizada para man tener el Canal, pues entonces terminarían los derechos estadounidenses.

Las objeciones panameñas al III artículo del tratado, o sea el que se refiere al ejercicio de los derechos, poderes y autoridad "como si" fueran soberanos del territorio, comenzaron pronto. El primer motivo fué la extensión de las leyes aduanales de los Estados Unidos al territorio de la Zona del Canal y la creación de puertos de entrada al interior de la Zona. Por otra parte, surgieron dificultades con respecto al funcionamiento del sistema postal, pues Panamá decía retener la soberanía fiscal del país y sus concesiones a los Estados Unidos eran de inmunidad de impuestos y derechos de importación panameña, pero tenían su autoridad para imponer impuestos y derechos aduanales en otros aspectos. (1)

Los Estados Unidos reclaman que, conforme al Artículo III están inmunes a la soberanía panameña y que las palabras del Artículo II respecto a las tierras no eran con fi nes enumerativos, sino descriptivos del móvil de la concesión.

Estas diferencias se allanaron con el Acuerdo Taft de 1904, en que los Estados Unidos acordaron no permitir importaciones en los puertos de Colón y Panamá más que

(1) Baxter, Richard Reeve. "Vías Acuáticas Internacionales" por ... y Jan Triska, México, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana. 1967. Pág. 74

para los artículos destinados al uso de los Estados Unidos, mercancías en tránsito y suministro de combustible para los barcos, y que fué obrogado en 1924. (1)

Estados Unidos eliminó la tarifa de entrada a los artículos procedentes de Panamá y viceversa. La cuestión de la soberanía vuelve a surgir en las negociaciones hechas en 1923 a 1926 para reemplazar el Acuerdo Taft.

Panamá reclamó entonces jurisdicción sobre el comercio exterior de la Zona, y el control de las aduanas de la Zona, la supresión de comisarios y compañías extranjeras dentro de la zona, el libre tráfico entre los puertos panameños y la imposición de tarifas panameñas a productos del suelo exportados por los Estados Unidos. (2)

Las restricciones que Panamá ha logrado imponer son principalmente de orden económico y fiscal. Respecto al gobierno civil, los Estados Unidos han retenido la gran libertad de acción conferida por el Artículo III del tratado. Esto incluye un nuevo Código para la zona del Canal, que utiliza en algunos casos la aplicación territorial, y en otros exclusivamente el Código Civil de los Estados Unidos.

La creación de la Zona del Canal surge de un Estatuto para un territorio en el cual un Estado retendría la soberanía pero otro ejercería los derechos, como sucede en el caso del arriendo de bases navales. Esto significa que Panamá es una nación libre y soberana y que la Zona del Canal no es territorio estadounidense en el sentido estrictamente técnico, a pesar de las concesiones de 1903.

Este problema surgió a raíz de la declaración del tratado de 1936, en el sentido de que la Zona del Canal es territorio de la República de Panamá, bajo la jurisdicción de los Estados Unidos. Por otra parte, éste tratado aumentó el pago a Panamá a 430 mil dólares

(1) (2) Ibid. Pág. 75

lares, a fin de nivelar y compensar el cambio del contenido de oro del dólar norteamericano. Además, le concede un corredor territorial a través de la zona del canal que constituyó el acceso panameño a los mercados comerciales de la zona. La base de la objeción panameña está en que cada ejercicio de jurisdicción por parte de los Estados Unidos, debe cotejarse con las normas de que concede "el uso, la ocupación y el control..." y si no es necesario para "la construcción mantenimiento..." infringe los derechos de soberanía de Panamá.

(1)

En el acta de reorganización de 1950 se instituyó que el Gobernador de la Zona del Canal, se cambiaría con la administración del gobierno de la zona, y sería ex-officio, director y presidente de la Panama Canal Company. Esta compañía tiene, por ley, que cubrir los gastos de operación y mantenimiento, inclusive depreciación. También paga intereses al tesoro de los Estados Unidos y le reembolsa el pago anual que hace al gobierno de Panamá y el costo neto de la operación de la Zona.

El poder ejecutivo de la zona es ejercido por el Gobernador designado por el Presidente de los Estados Unidos. El poder legislativo está en manos del Congreso y el Judicial es ejercido por un Tribunal de Distrito que forma parte de la Administración Federal de Justicia de los Estados Unidos.

El 23 de Agosto de 1955 se hizo una nueva revisión, con un aumento de la anualidad a un millón 930 dólares, y otorgó a los panameños igual derecho que a los abastecedores norteamericanos al mercado de la zona. Se estableció también el principio de pago igual para trabajo igual a panameños y norteamericanos.

El 3 de noviembre de 1959 surgen manifestaciones por haber izado la bandera

(1) Ibid. Pág. 73

panameña en la Zona del Canal, por parte de estudiantes panameños, ante la protesta norteamericana.

El 24 de noviembre de 1959 el sub-secretario de Estado adjunto a cargo de asuntos políticos, Livingston Merchant, en una declaración que emitió al salir de Panamá, reiteró que la soberanía titular sobre la Zona del Canal seguía correspondiendo a Panamá, como lo había declarado originalmente los Estados Unidos en 1904.

El 19 de Abril de 1960 se anunció un programa de nueve puntos relativos a diversos aspectos, y se estableció:

- a) Aumento del 10% en los salarios a los trabajadores del canal.
- b) Programa de aprendizaje ampliado a cuatro años, para panameños de la Zona.
- c) Construcción de quinientas viviendas más para los residentes panameños en la Zona.
- d) Aumento de abastecimiento de agua para suburbios panameños.
- e) Reducción del costo del agua.
- f) Aumento en pagos de retiro a ex-empleados del canal.
- g) Aumento del 10% a ciudadanos latinoamericanos que ejercían la docencia en la Zona.
- h) Revisión de empleos limitados a norteamericanos, para incluir en ellos a panameños. (1)

Los problemas y roces entre panameños y norteamericanos representados en la Zona del Canal son frecuentes, como lo demostró el problema de honores a la bandera de

(1) Ibid Pág. 1

1960 y 1964. El 17 de septiembre de 1960 el Presidente Eisenhower ordenó izar ambas banderas en la Zona del Canal.

El 13 de julio de 1963 una Comisión Norteamericana-Panameña expidió un comunicado conjunto, proponiendo un proyecto de ley al Congreso de los Estados Unidos que permitiera la participación de los empleados panameños en los beneficios, seguro de salud y de vida que se otorga a los empleados del gobierno de los Estados Unidos, un aumento al salario mínimo y otras prerrogativas para los empleados panameños.(1)

También han surgido dificultades con respecto a la ampliación de las aguas territoriales de Panamá y el control del espacio aéreo, por el cual los aviones que entran a la zona deben obedecer instrucciones del gobierno y autoridades de los Estados Unidos. Panamá basa sus objeciones en que esto no está incluido en los términos de "construcción, mantenimiento, etc." (2)

El 30 de diciembre de 1963 el Gobierno de la Zona anunció que se izaría la bandera panameña en otros lugares de Panamá, incluyendo escuelas norteamericanas. El 7 de enero de 1964 dos estudiantes norteamericanos de la escuela secundaria de Balboa, izaron la bandera de los Estados Unidos después de haber sido arreada por las autoridades norteamericanas, y la mantuvieron desplegada. Entonces 200 estudiantes panameños penetraron en la Zona e izaron la bandera de Panamá. Esto provocó algunos disturbios, y para el estudio de los cuales el Presidente Johnson envió representantes a tratar con el Presidente Chiari. (3)

Económicamente, la Zona del Canal es un complejo semi-industrial que depen

(1) Ibid. Pág. 1

(2) Baxter. Op. Cit. Pág. 82

(3) Vertical File. Op. Cit. Pág. 2

de de la Compañía del Canal de Panamá, que es propiedad del Gobierno de los Estados Unidos y que controla el grueso de la riqueza en esta zona.

Su actividad económica da un producto de 200,000,000.00 dólares anuales, de los cuales a Panamá le toca 1,930,000.00 dólares . Por otra parte, proporciona empleos y salarios, y la demanda de bienes y servicios, para la población de la Zona.

La existencia del Canal es factor importante para la economía panameña. La división del Istmo en dos transformó el desarrollo económico, disminuyendo el aspecto agropecuario e industrial y aumentando las actividades comerciales.

Pero la influencia económica de la zona sufre un proceso decreciente. Se está estimulando la producción agropecuaria e industrial para la formación de una economía propia.

Los principales problemas en el desarrollo económico y social son las disposiciones de la Convención del Canal Istmico de 1903, que desde entonces han tratado de abrogar los panameños para cambiar esa bases.

Las instalaciones actuales están rezagadas frente al intenso tráfico marítimo, en sus tipos y dimensiones. El paso, demasiado lento, y la vulnerabilidad de las esclusas en caso de guerra, han hecho que se piense en la construcción de un nuevo canal a nivel. Eso aparte de la navegación aérea, le resta importancia al canal interoceánico.

Panamá discute acuerdos sobre el tratado de 1903, y un nuevo canal a nivel así como el problema de la defensa de la vía . (1)

(1) United States Treaties. Vol. 17, part 1, pág. 461 y Vol.17, part 1, pág. 461 y Vol. 10. Pág. 1,000.

CONCLUSIONES:

1. Panamá necesita transformar las bases de su economía, afirmarlas en actividades productivas, aprovechando recursos naturales y capacitando a su población. En el presente siglo, el desarrollo económico de Panamá ha dependido en gran parte, de la demanda de bienes y servicios de la Zona del Canal. El papel exportador es secundario, pero las compras al exterior han crecido, lo que da lugar a déficit en la balanza de pago. Esto se ha resuelto momentáneamente por la afluencia de capital extranjero y préstamos del exterior. Uno de los problemas básicos de Panamá es reestructurar sus vinculaciones mercantiles y fijar metas para la integración de un mercado común regional.

2. Si logre expandir el desarrollo de la agricultura, ganadería, minería, recursos marítimos y empresas manufactureras para ampliar considerablemente la corriente de mercadería del país a mercados internacionales, ofrecerá un crecimiento económico para una Panamá autosuficiente.

3. Si bien es cierto que la construcción del Canal en Panamá, ha sido beneficiosa para el comercio internacional y ha brindado una fuente de ingresos al gobierno creado por Roosevelt en 1903, no podemos negar que ante estos hechos positivos ha habido a la vez resultados negativos.

a) En violación al Derecho de Gentes, los Estados Unidos arrancaron de la soberanía de Colombia, con lujo de fuerza, un territorio para crear una Zona del Canal, atreviendo por enmedio al Estado que surgió como República de Panamá.

b) A pesar de reconocer la soberanía de la República de Panamá, cuantas veces lo ha considerado conveniente ha hecho caso omiso de esa soberanía, imponiendo sus condiciones.

c) Ha puesto en práctica un sistema de discriminación en contra de los pana-

meños, ya sea residentes en la Zona o habitantes en su propio país.

d) Ha instituido dentro de la Zona un sistema educativo, copia del que opera en los Estados Unidos, y ha influido en la República de Panamá para que sea copiado allí.

e) Como la administración de la Zona del Canal se ejerce por el Cuerpo de Ingenieros Militares del Ejército Norteamericano, la actitud castrense de los funcionarios dista mucho de ser en un plan de igualdad y, por el contrario, arrogante, autoritario e insolente, cosa que despierta el desprecio de los panameños y les causa muchos sufrimientos.

f) La influencia norteamericana ha entorpecido muchas veces el libre juego de la democracia y ejerce un velado control sobre quienes han de gobernar a la República, y cuando les conviene ayudar a derrocar regímenes que sospechan ya no les son útiles.

g) Aunque aparentemente contribuyen al Erario Panameño no han mostrado los Estados Unidos interés en mejorar las condiciones de vida del panameño. Aún hoy es fecha que la carretera panamericana esta taponada en Darien por temor de que el tránsito de esta carretera disminuya los ingresos del Canal que a estas fechas más es un estorbo que un incentivo a las comunicaciones rápidas de mercancías y personas.

En conclusión, si bien existe el proloquio de que la abeja fecunda a la flor al robarle su miel, esa abeja ha robado la miel a Panamá y no la ha fecundado por carecer a su vez fecundidad y ¿quien da lo que no tiene?

BIBLIOGRAFIA

Alfaro, Ricardo Joaquín, Medio Siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, Panamá, Secretaría de Información de la Presidencia de la República, 1959.

Alfaro, Ricardo Joaquín, Los Canales Internacionales, Panamá, Escuela de temporada, Universidad de Panamá, 1957.

Andagoya, Pascual, Narrative of the Proceedings of Pedrarias Davila in the provinces of Tierra Firme or Castilla de Oro, and the discovery of the South Sea and the coast of Perú and Nicaragua, translated and edited with notes and introduction by Clements R. Markham, New York, Burt Franklin, 1865.

Arias, Harmonio, El Canal de Panamá un estudio de derecho internacional y diplomacia, traducción de Diogenes H. Arosamena G., Panamá, Editora de América, 1957.

Arosamena, Mariano, Apuntamientos Historicos (1801-1840), biografía del autor, notas e Índice de Ernesto J. Castellero, Panamá, Ministerio de Educación, 1949.

Atlas de Panamá, Panamá, Comisión del Atlas de Panamá, 1965.

Bayo, Amando, Panamá, La Habana, Casa de las Americas, 1967.

Baxter, Richard Reeve, y Jan, F. Triska, Vías Acuáticas Internacionales, México, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, México, 1967.

Biesanz, John Berry and Mavis, The People of Panama, New York, Columbia University Press, 1955.

Carles, Ruben Darío, Cuándo fueron fundados los pueblos y ciudades del Istmo de Panamá, Colón, Imprenta la Independientes, 1960.

Castillero, Pimentel Ernesto, Panamá y los Estados Unidos, Panamá, Humanidad, 1953.

Castillero, Reyes, Ernesto de Jesus, Historia de la comunicación interoceanica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional panameña, Panamá, Imprenta Nacional, s.f.

Compilación de varios tratados y Convenciones relacionados con la zona del Canal 1903-1950, Panamá, Imprenta Nacional, 1952.

Documentos Fundamentales para la Historia de la Nación Panameña, Panamá, Junta Nacional del Cincuentenario, 1953.

Duval Miles, Percy, And the Mountains will Move the Story of the building of the Panama Canal, Stanford University Press, 1947.

El Canal de Panamá. Documentos relacionados con este asunto que se publican por orden del Senado de la República, Bogotá, Imprenta Nacional del Congreso de Colombia, 1903.

Friedel, Frank, Los Estados Unidos en el Siglo XX, México, Editorial Novaro, 1964.

García, Ruiz Ramón, El Canal de Panamá. Una epopeya de nuestro siglo. Síntesis histórico-geográfica, México, Secretaría de Educación Pública, 1945.

Uribe, Antonio José, Colombia y los Estados Unidos de América. El Canal Interocéánico. La separación de Panamá. Política Internacional Económica, Bogotá, Imprenta Nacional, 1931.

Harding, Earl, The Untold Story of Panamá, New York, Athene Press, 1959.

Hill, Haward, Copeland, Roosevelt and the Caribbean, New York, Russell & Russell, 1965.

Hursey, Roland Dennis, "Spanish Colonial trail in Panama", Revista de Historia de América, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1939, Vol. II, Núm. 6, pp. 47-74.

Pérez, Modesto y Pablo Nougues, Los precursores españoles del interoceánico, Madrid, Perlado, Paez y Compañía, s.f.

Reyes, Testa Benito, Carlos I de España y V de Alemania precursor del Canal de Panamá, Panamá, Departamento de Bellas Artes y Publicaciones del Ministerio de Educación, 1958.

Selcer, Gregorio, El rapto de Panamá. De cómo los Estados Unidos inventaron un país y se apropiaron de un canal, Buenos Aires, Editorial Alcanara, 1964.

Turner Morales, David, Estructura Económica de Panamá. El problema del Canal, prólogo de Vicente Saenz, México Editorial América Nueva, 1958.

Tratados de mutuo entendimiento y cooperación y memorandum de entendimiento entre la República de Panamá y Estados Unidos de América, Panamá, Ministerio de Relaciones Exteriores Oficina de Archivo, 1955.

United States Treaties and Other International Agreements, Washington, D.C., Department of State, 1967.

Velasquez, Jorge T., Pronunciamientos para una política económica pa-
nameña, Panamá, Cuadernos del Banco Nacional, núm. 3, 1967.

Velasquez, Jorge T., Las relaciones panameña - norteamericanas y su im-
pacto en la evolución económica de Panamá, Panamá, Secretaría de Infor-
mación de la Presidencia de la República, 1959.

Vertical File: Cronología de las Relaciones entre Estados Unidos y Pana-
má referentes al Canal, Boletín de Prensa de la Embajada de los Estados
Unidos, mecanuscrito, s.f.

Wyse, Lucien Napoleón Bonaparte, El Canal de Panamá, el Istmo Ame-
ricano, exploraciones; comparaciones de los tratados estudiados, negocia-
ciones; estado de los trabajos, traducción de la edición original fran-
cesa, (Paris, 1886), Panamá, Imprenta de la Academia, 1959.

APENDICE

Facsimil tomado de: United States Statutes at Large, 58 th. Congress
1903-1905, vol. III, parte 2, Private Laws concurrent resolutions Treaties
and Proclamations, Washington, D.C.

Fe de erratas Pag 38 cita l dice l*bid* pag. l debe decir

"Vertical File, Cronología de las Relaciones entre Estados Unidos y Panamá referentes al canal. Boletín de Pressa." Pag. l

November 18, 1903.

Convention between the United States and the Republic of Panama for the construction of a ship canal to connect the waters of the Atlantic and Pacific oceans. Signed at Washington, November 18, 1903; ratification advised by the Senate, February 23, 1904; ratified by the President, February 25, 1904; ratified by Panama, December 2, 1903; ratifications exchanged at Washington, February 26, 1904; proclaimed, February 26, 1904.

BY THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA.

A PROCLAMATION.

Whereas

Whereas a Convention between the United States of America and the Republic of Panama to insure the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama to connect the Atlantic and Pacific Oceans, was concluded and signed by their respective Plenipotentiaries at Washington, on the eighteenth day of November, one thousand nine hundred and three, the original of which Convention, being in the English language, is word for word as follows:

ISTHMIAN CANAL CONVENTION.

Contracting parties.

The United States of America and the Republic of Panama being desirous to insure the construction of a ship canal across the Isthmus of Panama to connect the Atlantic and Pacific oceans, and the Congress of the United States of America having passed an act approved June 23, 1902, in furtherance of that object, by which the President of the United States is authorized to acquire within a reasonable time the control of the necessary territory of the Republic of Colombia, and the sovereignty of such territory being actually vested in the Republic of Panama, the high contracting parties have resolved for that purpose to conclude a convention and have accordingly appointed as their plenipotentiaries,—

Plenipotentiaries.

The President of the United States of America, JOHN HAY, Secretary of State, and

The Government of the Republic of Panama, PHILIPPE BUNAU-VARILLA, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the Republic of Panama, thereunto specially empowered by said government, who after communicating with each other their respective full powers, found to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles:

ARTICLE I.

Independence of Panama guaranteed.

The United States guarantees and will maintain the independence of the Republic of Panama.

ARTICLE II.

Isthmian Canal zone granted in perpetuity.

The Republic of Panama grants to the United States in perpetuity the use, occupation and control of a zone of land and land under water

for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of said Canal of the width of ten miles extending to the distance of five miles on each side of the center line of the route of the Canal to be constructed; the said zone beginning in the Caribbean Sea three marine miles from mean low water mark and extending to and across the Isthmus of Panama into the Pacific ocean to a distance of three marine miles from mean low water mark with the proviso that the cities of Panama and Colon and the harbors adjacent to said cities, which are included within the boundaries of the zone above described, shall not be included within this grant. The Republic of Panama further grants to the United States in perpetuity the use, occupation and control of any other lands and waters outside of the zone above described which may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal or of any auxiliary canals or other works necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said enterprise.

Adjoining lands, etc.

The Republic of Panama further grants in like manner to the United States in perpetuity all islands within the limits of the zone above described and in addition thereto the group of small islands in the Bay of Panama, named Perico, Naos, Culebra and Flamenco.

Islands within limits of zone, etc.

ARTICLE III.

The Republic of Panama grants to the United States all the rights, power and authority within the zone mentioned and described in Article II of this agreement and within the limits of all auxiliary lands and waters mentioned and described in said Article II which the United States would possess and exercise if it were the sovereign of the territory within which said lands and waters are located to the entire exclusion of the exercise by the Republic of Panama of any such sovereign rights, power or authority.

Territorial sovereignty over zone.

Supra.

ARTICLE IV.

As rights subsidiary to the above grants the Republic of Panama grants in perpetuity to the United States the right to use the rivers, streams, lakes and other bodies of water within its limits for navigation, the supply of water or water-power or other purposes, so far as the use of said rivers, streams, lakes and bodies of water and the waters thereof may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal.

Water rights.

ARTICLE V.

The Republic of Panama grants to the United States in perpetuity a monopoly for the construction, maintenance and operation of any system of communication by means of canal or railroad across its territory between the Caribbean Sea and the Pacific ocean.

Perpetual monopoly of Isthmian transit.

ARTICLE VI.

The grants herein contained shall in no manner invalidate the titles or rights of private land holders or owners of private property in the said zone or in or to any of the lands or waters granted to the United States by the provisions of any Article of this treaty, nor shall they interfere with the rights of way over the public roads passing through the said zone or over any of the said lands or waters unless said rights of way or private rights shall conflict with rights herein granted to the United States in which case the rights of the United States shall

Existing private rights.

Damages to be appraised by joint Commission.
 Ibid. p. 223.

Payment of awards

be superior. All damages caused to the owners of private lands or private property of any kind by reason of the grants contained in this treaty or by reason of the operations of the United States, its agents or employees, or by reason of the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal or of the works of sanitation and protection herein provided for, shall be appraised and settled by a joint Commission appointed by the Governments of the United States and the Republic of Panama, whose decisions as to such damages shall be final and whose awards as to such damages shall be paid solely by the United States. No part of the work on said Canal or the Panama railroad or on any auxiliary works relating thereto and authorized by the terms of this treaty shall be prevented, delayed or impeded by or pending such proceedings to ascertain such damages. The appraisal of said private lands and private property and the assessment of damages to them shall be based upon their value before the date of this convention.

ARTICLE VII.

Sanitation and water supply of Colon and Panama.

Construction of works.

Expense to be paid by United States.

Water and sewage rates.

Compulsory compliance with sanitary ordinances.

Maintenance of public order.

The Republic of Panama grants to the United States within the limits of the cities of Panama and Colon and their adjacent harbors and within the territory adjacent thereto the right to acquire by purchase or by the exercise of the right of eminent domain, any lands, buildings, water rights or other properties necessary and convenient for the construction, maintenance, operation and protection of the Canal and of any works of sanitation, such as the collection and disposition of sewage and the distribution of water in the said cities of Panama and Colon, which, in the discretion of the United States may be necessary and convenient for the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the said Canal and railroad. All such works of sanitation, collection and disposition of sewage and distribution of water in the cities of Panama and Colon shall be made at the expense of the United States, and the Government of the United States, its agents or nominees shall be authorized to impose and collect water rates and sewerage rates which shall be sufficient to provide for the payment of interest and the amortization of the principal of the cost of said works within a period of fifty years and upon the expiration of said term of fifty years the system of sewers and water works shall revert to and become the properties of the cities of Panama and Colon respectively, and the use of the water shall be free to the inhabitants of Panama and Colon, except to the extent that water rates may be necessary for the operation and maintenance of said system of sewers and water.

The Republic of Panama agrees that the cities of Panama and Colon shall comply in perpetuity with the sanitary ordinances whether of a preventive or curative character prescribed by the United States and in case the Government of Panama is unable or fails in its duty to enforce this compliance by the cities of Panama and Colon with the sanitary ordinances of the United States the Republic of Panama grants to the United States the right and authority to enforce the same.

The same right and authority are granted to the United States for the maintenance of public order in the cities of Panama and Colon and the territories and harbors adjacent thereto in case the Republic of Panama should not be, in the judgment of the United States, able to maintain such order.

ARTICLE VIII.

Property rights to present canal and railroad transferred.

The Republic of Panama grants to the United States all rights which it now has or hereafter may acquire to the property of the New Panama Canal Company and the Panama Railroad Company as a result of the

transfer of sovereignty from the Republic of Colombia to the Republic of Panama over the Isthmus of Panama and authorizes the New Panama Canal Company to sell and transfer to the United States its rights, privileges, properties and concessions as well as the Panama Railroad and all the shares or part of the shares of that company; but the public lands situated outside of the zone described in Article II of this treaty now included in the concessions to both said enterprises and not required in the construction or operation of the Canal shall revert to the Republic of Panama except any property now owned by or in the possession of said companies within Panama or Colon or the ports or terminals thereof.

ARTICLE IX.

The United States agrees that the ports at either entrance of the Canal and the waters thereof, and the Republic of Panama agrees that the towns of Panama and Colon shall be free for all time so that there shall not be imposed or collected custom house tolls, tonnage, anchorage, lighthouse, wharf, pilot, or quarantine dues or any other charges or taxes of any kind upon any vessel using or passing through the Canal or belonging to or employed by the United States, directly or indirectly, in connection with the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the main Canal, or auxiliary works, or upon the cargo, officers, crew, or passengers of any such vessels, except such tolls and charges as may be imposed by the United States for the use of the Canal and other works, and except tolls and charges imposed by the Republic of Panama upon merchandise destined to be introduced for the consumption of the rest of the Republic of Panama, and upon vessels touching at the ports of Colon and Panama and which do not cross the Canal.

Colon and Panama to be free ports.

Vessels using canal.

Exceptions.

The Government of the Republic of Panama shall have the right to establish in such ports and in the towns of Panama and Colon such houses and guards as it may deem necessary to collect duties on importations destined to other portions of Panama and to prevent contraband trade. The United States shall have the right to make use of the towns and harbors of Panama and Colon as places of anchorage, and for making repairs, for loading, unloading, depositing, or transshipping cargoes either in transit or destined for the service of the Canal and for other works pertaining to the Canal.

Collection of import duties.

Anchorage, repairs, etc.

ARTICLE X.

The Republic of Panama agrees that there shall not be imposed any taxes, national, municipal, departmental, or of any other class, upon the Canal, the railways and auxiliary works, tugs and other vessels employed in the service of the Canal, store houses, work shops, offices, quarters for laborers, factories of all kinds, warehouses, wharves, machinery and other works, property, and effects appertaining to the Canal or railroad and auxiliary works, or their officers or employees, situated within the cities of Panama and Colon, and that there shall not be imposed contributions or charges of a personal character of any kind upon officers, employees, laborers, and other individuals in the service of the Canal and railroad and auxiliary works.

Canal property and employees exempt from taxes.

ARTICLE XI.

The United States agrees that the official dispatches of the Government of the Republic of Panama shall be transmitted over any telegraph and telephone lines established for canal purposes and used for public and private business at rates not higher than those required from officials in the service of the United States.

Telegraph and telephone service.

ARTICLE XII.

Privileges of canal employees.

The Government of the Republic of Panama shall permit the immigration and free access to the lands and workshops of the Canal and its auxiliary works of all employees and workmen of whatever nationality under contract to work upon or seeking employment upon or in any wise connected with the said Canal and its auxiliary works, with their respective families, and all such persons shall be free and exempt from the military service of the Republic of Panama.

ARTICLE XIII.

Vessels, construction materials, supplies, etc., admitted free.

The United States may import at any time into the said zone and auxiliary lands, free of custom duties, imposts, taxes, or other charges, and without any restrictions, any and all vessels, dredges, engines, cars, machinery, tools, explosives, materials, supplies, and other articles necessary and convenient in the construction, maintenance, operation, sanitation and protection of the Canal and auxiliary works, and all provisions, medicines, clothing, supplies and other things necessary and convenient for the officers, employees, workmen and laborers in the service and employ of the United States and for their families. If any such articles are disposed of for use outside of the zone and auxiliary lands granted to the United States and within the territory of the Republic, they shall be subject to the same import or other duties as like articles imported under the laws of the Republic of Panama.

ARTICLE XIV.

Compensation for rights, etc., conveyed.

As the price or compensation for the rights, powers and privileges granted in this convention by the Republic of Panama to the United States, the Government of the United States agrees to pay to the Republic of Panama the sum of ten million dollars (\$10,000,000) in gold coin of the United States on the exchange of the ratification of this convention and also an annual payment during the life of this convention of two hundred and fifty thousand dollars (\$250,000) in like gold coin, beginning nine years after the date aforesaid.

Art. p. 62.

Additional benefits.

The provisions of this Article shall be in addition to all other benefits assured to the Republic of Panama under this convention.

Operation of treaty not to be delayed.

But no delay or difference of opinion under this Article or any other provisions of this treaty shall affect or interrupt the full operation and effect of this convention in all other respects.

ARTICLE XV.

Commission to appraise damages.

The joint commission referred to in Article VI shall be established as follows:

Compensation.

The President of the United States shall nominate two persons and the President of the Republic of Panama shall nominate two persons and they shall proceed to a decision; but in case of disagreement of the Commission (by reason of their being equally divided in conclusion) an umpire shall be appointed by the two Governments who shall render the decision. In the event of the death, absence, or incapacity of a Commissioner or Umpire, or of his omitting, declining or ceasing to act, his place shall be filled by the appointment of another person in the manner above indicated. All decisions by a majority of the Commission or by the umpire shall be final.

Art. p. 228.

ARTICLE XVI.

Future agreement for extradition to be made.

The two Governments shall make adequate provision by future agreement for the pursuit, capture, imprisonment, detention and

delivery within said zone and auxiliary lands to the authorities of the Republic of Panama of persons charged with the commitment of crimes, felonies or misdemeanors without said zone and for the pursuit, capture, imprisonment, detention and delivery without said zone to the authorities of the United States of persons charged with the commitment of crimes, felonies and misdemeanors within said zone and auxiliary lands.

ARTICLE XVII.

The Republic of Panama grants to the United States the use of all the ports of the Republic open to commerce as places of refuge for any vessels employed in the Canal enterprise, and for all vessels passing or bound to pass through the Canal which may be in distress and be driven to seek refuge in said ports. Such vessels shall be exempt from anchorage and tonnage dues on the part of the Republic of Panama.

Ports of refuge.

ARTICLE XVIII.

The Canal, when constructed, and the entrances thereto shall be neutral in perpetuity, and shall be opened upon the terms provided for by Section I of Article three of, and in conformity with all the stipulations of, the treaty entered into by the Governments of the United States and Great Britain on November 18, 1901.

Perpetual neutrality of canal.

Vol. 32, p. 1204.

ARTICLE XIX.

The Government of the Republic of Panama shall have the right to transport over the Canal its vessels and its troops and munitions of war in such vessels at all times without paying charges of any kind. The exemption is to be extended to the auxiliary railway for the transportation of persons in the service of the Republic of Panama, or of the police force charged with the preservation of public order outside of said zone, as well as to their baggage, munitions of war and supplies.

Free use by Panama of canal, etc.

ARTICLE XX.

If by virtue of any existing treaty in relation to the territory of the Isthmus of Panama, whereof the obligations shall descend or be assumed by the Republic of Panama, there may be any privilege or concession in favor of the Government or the citizens and subjects of a third power relative to an interoceanic means of communication which in any of its terms may be incompatible with the terms of the present convention, the Republic of Panama agrees to cancel or modify such treaty in due form, for which purpose it shall give to the said third power the requisite notification within the term of four months from the date of the present convention, and in case the existing treaty contains no clause permitting its modifications or annulment, the Republic of Panama agrees to procure its modification or annulment in such form that there shall not exist any conflict with the stipulations of the present convention.

Modification, etc. of prior treaties.

ARTICLE XXI.

The rights and privileges granted by the Republic of Panama to the United States in the preceding Articles are understood to be free of all anterior debts, liens, trusts, or liabilities, or concessions or privileges to other Governments, corporations, syndicates or individuals, and consequently, if there should arise any claims on account of the present concessions and privileges or otherwise, the claimants shall resort to the Government of the Republic of Panama and not to the United States for any indemnity or compromise which may be required.

Grant to the United States free from all prior claims.

ARTICLE XXII.

Rights in prior concessions transferred to United States.

The Republic of Panama renounces and grants to the United States the participation to which it might be entitled in the future earnings of the Canal under Article XV of the concessionary contract with Lucien N. B. Wyse now owned by the New Panama Canal Company and any and all other rights or claims of a pecuniary nature arising under or relating to said concession, or arising under or relating to the concessions to the Panama Railroad Company or any extension or modification thereof; and it likewise renounces, confirms and grants to the United States, now and hereafter, all the rights and property reserved in the said concessions which otherwise would belong to Panama at or before the expiration of the terms of ninety-nine years of the concessions granted to or held by the above mentioned party and companies, and all right, title and interest which it now has or may hereafter have, in and to the lands, canal, works, property and rights held by the said companies under said concessions or otherwise, and acquired or to be acquired by the United States from or through the New Panama Canal Company, including any property and rights which might or may in the future either by lapse of time, forfeiture or otherwise, revert to the Republic of Panama under any contracts or concessions, with said Wyse, the Universal Panama Canal Company, the Panama Railroad Company and the New Panama Canal Company.

Absolute title granted.

The aforesaid rights and property shall be and are free and released from any present or reversionary interest in or claims of Panama and the title of the United States thereto upon consummation of the contemplated purchase by the United States from the New Panama Canal Company, shall be absolute, so far as concerns the Republic of Panama, excepting always the rights of the Republic specifically secured under this treaty.

ARTICLE XXIII.

Armed protection of canal.

If it should become necessary at any time to employ armed forces for the safety or protection of the Canal, or of the ships that make use of the same, or the railways and auxiliary works, the United States shall have the right, at all times and in its discretion, to use its police and its land and naval forces or to establish fortifications for these purposes.

ARTICLE XXIV.

Rights of United States declared.

No change either in the Government or in the laws and treaties of the Republic of Panama shall, without the consent of the United States, affect any right of the United States under the present convention, or under any treaty stipulation between the two countries that now exists or may hereafter exist touching the subject matter of this convention.

If the Republic of Panama shall hereafter enter as a constituent into any other Government or into any union or confederation of states, so as to merge her sovereignty or independence in such Government, union or confederation, the rights of the United States under this convention shall not be in any respect lessened or impaired.

ARTICLE XXV.

Naval and coaling stations.

For the better performance of the engagements of this convention and to the end of the efficient protection of the Canal and the preservation of its neutrality, the Government of the Republic of Panama will sell or lease to the United States lands adequate and necessary for naval or coaling stations on the Pacific coast and on the western Caribbean coast of the Republic at certain points to be agreed upon with the President of the United States.

ARTICLE XXVI.

This convention when signed by the Plenipotentiaries of the Contracting Parties shall be ratified by the respective Governments and the ratifications shall be exchanged at Washington at the earliest date possible. Exchange of ratifications.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present convention in duplicate and have hereunto affixed their respective seals.

Done at the City of Washington the 18th day of November in the year of our Lord nineteen hundred and three.

JOHN HAY
P. BUNAU-VARILLA

{SEAL}
{SEAL}

signatures.

And whereas the said Convention has been duly ratified on both parts, and the ratifications of the two governments were exchanged in the City of Washington, on the twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and four; Ratifications.

Now, therefore, be it known that I, Theodore Roosevelt, President of the United States of America, have caused the said Convention to be made public, to the end that the same and every article and clause thereof, may be observed and fulfilled with good faith by the United States and the citizens thereof. Proclamation.

In testimony whereof, I have hereunto set my hand and caused the seal of the United States of America to be affixed.

Done at the City of Washington, this twenty-sixth day of February, in the year of our Lord one thousand nine hundred and four, (SEAL) and of the Independence of the United States the one hundred and twenty eighth.

THEODORE ROOSEVELT

By the President:

JOHN HAY

Secretary of State.