

HISTORIA



pp.69-101

Historia

Centenario de la eliminación del Convenio Taft

Pantaleón García Bethancourth

Universidad de Panamá. Panamá Pantaleon.garcia27@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0008-7029-8582>

Recibido 10/3/25 – Aprobado 10/4/25



DOI <https://doi.org/10.48204/j.catedra.n22.a7954>

Resumen

Las relaciones entre Panamá y Estados Unidos han sido conflictivas desde los primeros días de la puesta en ejecución el tratado Hay-Bunau Varilla. El 24 de junio de 1904 el gobierno de Estados Unidos puso en ejecución la tarifa Dingley que le quitó los puertos de Cristóbal y La Boca a la República de Panamá. Los mismo fueron incorporados al área en donde se construía el Canal y allí se instalaron correos y aduanas que perjudicaban al comercio panameño. A partir de ese momento se inició la lucha de Panamá para reafirmar su soberanía en ese territorio. La misma ha sido ardua y constante y todavía no termina, pese a que hace más de 25 años que Panamá recibió el Canal. Esta investigación analiza los orígenes de la tarifa Dingley y sus repercusiones para la sociedad panameña, las protestas panameñas y la firma del convenio Taft como medida transitoria, mientras culminaban los trabajos del Canal. También se explica que, en 1923, el secretario de Estado de Estados Unidos solicita su eliminación porque el canal ya había sido abierto al comercio mundial y las reacciones del gobierno panameño en esa oportunidad.

Palabras clave: Estados Unidos de América, Panamá, comercio, tarifa aduanera, instalación portuaria.

Centenary of the elimination of the taft compact

Abstract

Relations between Panama and the United States have been conflictive since the first days of the implementation of the Hay-Bunau Varilla Treaty. On June 24, 1904, the United States government implemented the Dingley tariff, which took away the ports of Cristóbal and La Boca from the Republic of Panama. In this sense, it established post offices and customs that harmed Panamanian trade. From then on, Panama's struggle has always been arduous and constant and has not yet ended, even though 25 years ago Panama received the Canal. This investigation analyzes the origins of the Dingley tariff and its repercussions for Panamanian society. The Panamanian protests and the signing of the Taft agreement as a temporary measure, while the work on the Canal was being completed. It also explains that, in 1923, the United States Secretary of State requested its elimination because the canal had already been opened to world trade and the reactions of the Panamanian government at that time.

Keywords: United States of America, Panama, trade, customs tariff, port facility.

Introducción

La República de Panamá y los Estados Unidos intentaron resolver sus diferencias diplomáticas respecto al tratado Hay-Bunau Varilla del 18 de noviembre de 1903, durante las dos primeras décadas del siglo XX. Por medio de este acuerdo, Panamá le concedió a perpetuidad, una franja de tierra de 10 millas de ancho, desde el Caribe al Pacífico para que Estados Unidos construyera, operara, mantuviera, saneara y protegiera el Canal de Panamá. Sin embargo, la forma en que ambos países interpretaron el contenido de ese pacto hizo imposible que las dos naciones mantuvieran relaciones diplomáticas armónicas y estables.

En 1904, surgen las primeras controversias entre ambos países por la promulgación de la tarifa Dingley que afectaba la actividad comercial de la República de Panamá. Por medio de esta acción, Estados Unidos le quitó los puertos de entrada y salida de Panamá hacia el exterior e impuso tarifas y aduanas en esa región. La respuesta de Panamá fue protestar por esa medida, lo que motivó la firma del convenio Taft que resolvió temporalmente las diferencias, mientras culminaban los trabajos de construcción del canal.

Sin embargo, durante la vigencia del convenio Taft, Estados Unidos y la República de Panamá trataron de solucionar sus diferencias mediante un nuevo tratado que reemplazara al Hay-Bunau Varilla, sin poder lograrlo, en

esos momentos. En este trabajo se explica el origen de la Orden Ejecutiva del 24 de junio de 1904, sus consecuencias, la puesta en ejecución de las órdenes ejecutivas conocidas como convenio Taft para suspender los efectos de la tarifa Dingley y finalmente se analiza la eliminación del convenio Taft por parte de los Estados en 1924, hace más de cien años de ese acontecimiento.

La orden ejecutiva del 24 de junio de 1904 (tarifa Dingley)

El tratado Hay-Bunau Varilla fue firmado el 18 de noviembre de 1903, entre el secretario de Estado de Estados Unidos, John Hay y el ingeniero Philippe Bunau Varilla, quien fue nombrado Enviado Especial y ministro Plenipotenciario ante el gobierno de los Estados Unidos por la Junta de Gobierno formada por los señores José Agustín Arango, Tomás Arias y Federico Boyd, refrendado por el secretario de Relaciones Exteriores Francisco Vicente de la Espriella.

Luego de aprobado y ratificado el tratado del 18 de abril de 1903, hubo una serie de malentendidos entre la República de Panamá y Estados Unidos, que se complicaron aún más, cuando el gobierno estadounidense decidió imponer la tarifa Dingley en la Zona del Canal por instrucciones del propio presidente de Estados Unidos, a través del gobernador Georges Davis. Esta decisión la explica el propio secretario de Estado Hay, cuando en una carta fechada el 24 de octubre de 1904 le responde al ministro panameño en Washington, José Domingo de Obaldía, una misiva enviada por éste al secretario Hay.

En esa oportunidad este último explicó que las órdenes procedían del propio presidente Roosevelt y lo hace de la siguiente manera: “Los actos de las autoridades de la Zona, acerca de los cuales se ha presentado queja, obedecen a órdenes de que se incluyen copias, que han sido dictadas por haberlo dispuesto así el presidente de los Estados Unidos y, por lo tanto, es incorrecto atribuir tales órdenes al gobernador de la Zona del Canal” (Carta del secretario Hay, 24 de octubre de 1904).

Es importante esta aclaración porque también existe información de que la orden fue dada por el secretario de Guerra, William Howard Taft al presidente de la Comisión del Canal istmico, J. G. Walker. En adelante en este trabajo manejaremos la información como procedente directamente del presidente Roosevelt, tal como lo informó el secretario Hay.

La expedición de esa orden motivó que el embajador de Panamá en Washington, José Domingo de Obaldía enviara una nota al secretario de Estado John Hay el 11 de agosto de 1904. La misma produjo la respuesta

de Hay, el 24 de octubre del mismo año. En ella se puede observar las dos visiones que existían entre ambos gobiernos sobre algunos temas como puertos, derechos de aduanas y correos en la Zona.

Según la carta respuesta de Hay a de Obaldía, los órganos de gobierno de la República de Panamá, Legislativo, Ejecutivo y Judicial, admitieron que por el tratado Hay-Bunau Varilla, el territorio de la Zona del Canal fue traspasado a la jurisdicción de Estados Unidos. En ese sentido, él sostiene que la constitución de Panamá, expedida el 13 y sancionada el 15 de febrero de 1904 en el momento en que el senado de Estados Unidos discutía la aprobación del tratado en mención, el artículo 3 de la misma reconocía los límites que le había establecido la constitución granadina de 1855, y transformado en Departamento de Panamá en 1886 y según el laudo del 11 de septiembre de 1900 por el presidente de Francia.

En ese mismo artículo se especificaba: “El territorio de la república queda sujeto a las limitaciones jurisdiccionales estipuladas o que se estipulen en los tratados públicos celebrados con los Estados Unidos de Norte América, para la construcción, mantenimiento o sanidad de cualquier medio de tránsito interoceánico” (Gaceta Oficial, 16 de febrero de 1904, Constitución Política de Panamá, 1904, p.1)

El secretario de Estado sostuvo que el Órgano Legislativo de la República de Panamá reconoció el derecho de Estados Unidos de ejercer autoridad de soberano al reglamentar el comercio extranjero con el territorio de la Zona y expidió dos leyes referentes al ejercicio de esa autoridad por Estados Unidos. Estas fueron: La número 65, expedida por la Asamblea Nacional el 6 de junio que decía lo siguiente:

“Artículo 1. Autorízase al poder ejecutivo para rebajar, de manera conveniente, aquellos impuestos que si continuaran cobrándose a la rata de las leyes, ordenanzas o decretos serían perjudiciales al comercio y al pueblo por ser muy diferentes de los que el gobierno norteamericano establezca en la Zona del Canal” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904). Es decir que la Asamblea Nacional autorizaba al presidente de la república a rebajar ciertos impuestos para equiparlos con los que se establecerían en la Zona.

En ese mismo orden, la Asamblea Nacional, en su artículo 2, establecía lo siguiente: “Autorízase también al poder ejecutivo para que celebre con el gobierno norteamericano una convención relativa a los impuestos que hayan de cobrarse en la Zona del Canal y en las ciudades de Panamá y Colón, siempre que ellos sean idénticos en uno y otras, convención que se cumplirá hasta tanto sea sometida a la Asamblea Nacional y ésta llegare a improbala.” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de

1904). En esta parte la Asamblea Nacional facultaba al Ejecutivo para que acordara el cobro de ciertos impuestos que debía cobrarse tanto en la Zona como las ciudades de Panamá y Colón.

El secretario Hay afirmaba que esta ley fue aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá, diez y ocho días antes de que el presidente de los Estados Unidos expidiera la orden por la cual se abriría el territorio de la Zona al comercio y se establecerían aduanas en la misma área canalera. En ese mismo orden, el 16 de junio de 1904, la Asamblea Nacional expidió la Ley 88 que decía: “Artículo 23. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para reducir el impuesto de degüello referente a los distritos de Panamá, Colón y Bocas del Toro, cuando el régimen fiscal que se establezca en la Zona cedida a los Estados Unidos así lo requiera, a su juicio”. (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

En estos actos legislativos la Asamblea Nacional estaba, como comentó el secretario Hay, cediendo a los Estados Unidos, la Zona por donde se iba a construir el canal. Sin embargo, el propio Órgano Ejecutivo también estaba reconociendo esa realidad el 17 de julio de 1904, cuando el presidente de la república informó oficialmente al gobierno de la Zona en la figura de George W. Davis, lo siguiente: “Tengo el placer de informar a Ud., que estoy plenamente autorizado por la ley expedida por la Asamblea Nacional para reducir y aumentar nuestros impuestos y contribuciones de conformidad con la tarifa que su gobierno establezca en la Zona del Canal.” (Secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

El secretario Hay sostenía que para poder que el presidente de Panamá cumpliera con lo aprobado por la Asamblea Nacional, “era necesario que los Estados Unidos hicieran saber las contribuciones e impuestos que establecerían y recaudarían en la Zona del Canal; enseguida el presidente de los Estados Unidos dio instrucciones para que se expidiera la Orden de 24 de junio”. Ésta que, según Hay, Panamá ahora se estaba quejando.

En Otras palabras, según el secretario de Estado, quien motivó la emisión de la tarifa Dingley fueron las autoridades panameñas, primero, mediante la aprobación de las leyes 65 y 88 emitidas por la Asamblea Nacional de Panamá, y luego, por el presidente Amador Guerrero, aunque esta fue dada a conocer casi un mes después de que se conociera la Orden del 24 de junio de ese año.

Luego de la llegada de general George Whitefield Davis a la Zona del Canal, nombrado gobernador por el presidente de Estados Unidos, todos los funcionarios panameños que laboraban en esa región fueron despedidos y sus puestos ocupados por estadounidenses. Como dijo Hay, “...los soldados y policías de la república que hacían servicio en el territorio

fueron retirados; los funcionarios de todos los ramos del gobierno que hacían el servicio en el territorio entregaron sus oficinas y fueron reemplazados por individuos nombrados por Estados Unidos.” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

La separación de los funcionarios de Panamá de los puestos que ocupaban en la región por donde se construiría el canal se hizo posible mediante la orden dada por el secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores de Panamá cuando se firmó el convenio de demarcación entre la Zona y las ciudades de Panamá y Colón.

La misma fue fechada el 17 de junio de 1904 y era del tenor siguiente: “Gobernador, -Colón. Distritos de la línea del ferrocarril están comprendidos dentro de la Zona del Canal y desde hoy las autoridades y empleados cesan en sus funciones como miembros del gobierno de la República de Panamá, de acuerdo con el convenio firmado ayer. Avísolo para su gobierno. Atento, servidor, Tomás Arias” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

Luego de que Estados Unidos asumió la autoridad en la Zona del Canal, fue importante delimitar la línea divisoria entre la Zona y la República de Panamá, sobre todo, la que separaba la Zona de las ciudades de Panamá y Colón. Para realizar esa labor, el general Davis, gobernador de la Zona, Tomás Arias, secretario de Gobierno y Relaciones Exteriores y Ramón Valdés L., Procurador General de la República de Panamá, celebraron y firmaron un convenio provisional relativo a los límites entre ambas regiones el 15 de junio de 1904. En ese sentido, se dejó claro cuáles serían los derechos que tenía Estados Unidos y el uso de determinados puertos ubicados en esa área, al igual que en materia de justicia también se limitó la jurisdicción de cada uno de los dos gobiernos.

Lo cierto es que la Orden del 24 de junio de 1904 autorizó a las autoridades de la Zona a instalar dos distritos de recolección de impuestos. Los mismos los recibirían de aquellas personas que llegaran a la Zona del Canal. Por ejemplo, pasajeros en tránsito que quisieran entrar al área canalera o la República de Panamá. Además, esos puestos impondrían gravámenes a esas mercancías que llegaran a la Zona y no fuesen necesarias para la construcción, operación y protección del Canal de Panamá.

Uno de esos distritos estaría ubicado en Ancón, en la mitad sudeste de la Zona del Canal y el otro en Cristóbal, en la mitad noreste. (U. S. State Department, *Treaties, Convention, International Acts, Protocols and Agreement 1910-1923*. Vol. III. Pág. 2762). El artículo segundo de esa Orden decía: “Con el propósito de que la administración de esas aduanas en la llamada Zona del Canal sea eficiente, se establecerán dos

distritos de recolección de impuestos como sigue: *Primero*: El distrito de Ancón, que comprende la mitad sur de la llamada Zona del Canal, más particularmente descrito como sigue: El puerto de entrada del llamado distrito debe ser Ancón.

Segundo: El distrito de Cristóbal, que comprende la mitad norte de la llamada Zona del Canal, más particularmente descrita como sigue: El puerto de entrada del mencionado distrito debe ser Cristóbal.” (U. S. *State Department, Foreign Relations*, 1904, p. 586.)

El Dr. Ricardo J. Alfaro, al referirse a esta orden, la resume de la siguiente manera: “En junio de 1904, el gobernador de la Zona del Canal expidió una orden ejecutiva que abrió el área canalera al comercio mundial. Él declaró los puertos terminales del canal abiertos a la importación y exportación; Impuso la tarifa Dingley, un sistema de aduanas y correos en la región canalera, independientes de la República de Panamá. (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Vol. II, p.641).

La orden ejecutiva del 24 de junio autorizaba y daba poder al gobernador de la Zona del Canal, general George W. Davis, para establecer y hacer cumplir reglas y regulaciones para la administración de las leyes de aduana y el servicio postal en dicha área. Sobre este particular, el citado documento establecía en su artículo tercero, que: “De aquí en adelante debe ser creada y mantenida por el gobierno de la Zona del Canal, una subdivisión de la rama ejecutiva que debe ser conocida como *Servicio de Aduana*: la misión general, el poder y la jurisdicción del *Servicio de Aduana* debe ser la aplicación de las leyes de aduana y las regulaciones tarifarias que tienen aplicación en la Zona del Canal.

El gobernador de la Zona del Canal debe ser el jefe del *Servicio de Aduana*. Allí debe haber un *Cobrador de Aduanas* por cada distrito recolector, quien debería recibir un salario anual de 2,500 dólares en oro, que debe cobrar mensualmente. La misión del recaudador debe ser la de recoger todos los impuestos derivados de la aplicación de las leyes de aduanas y las regulaciones de las tarifas en el distrito de su jurisdicción y cumplir otros servicios en la administración de estas leyes como es de ordinario cumplimiento para el Recolector General o como se lo exija el gobernador de la Zona del Canal.

El *Recaudador de Aduanas* debe ser nombrado por el gobernador, con el consejo y consentimiento de la *Comisión Ístmica*. El gobernador de la Zona del Canal está, de ahora en adelante autorizado para nombrar y cambiar a los asistentes de los recolectores, a los supervisores de aduanas y a cualquier otros subalternos y empleados que sean necesarios para la eficiente aplicación de las leyes de aduanas y servicio.” (U. S. *Foreign*

Relations, 1923, Vol. II, p.641).

El artículo cuarto decía que “El gobernador de la Zona del Canal, está autorizado y facultado, de ahora en adelante para elaborar e imponer reglas y regulaciones para la buena marcha de las leyes de aduanas y servicios en la llamada zona e informar de las mismas al jefe de la comisión y estas reglas y regulaciones deben tener la fuerza y efecto de ley hasta que sean anuladas o modificadas por un acto legislativo de la Comisión del Canal Ístmico u otra autoridad competente.” (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Vol. II, p.641).

El artículo octavo decía que “El gobernador de la Zona del Canal está autorizado para realizar y firmar acuerdos de cooperación con el presidente de la República de Panamá para que los servicios de aduanas de la Zona del Canal y de la República de Panamá trabajen mancomunadamente para proteger las rentas de ambos gobiernos, como una forma de prevenir el fraude y el contrabando.” (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Vol. II, p.587).

El artículo noveno decía:

“El gobernador de la Zona del Canal está autorizado, de ahora en adelante para realizar negociaciones y acuerdos transitorios con el presidente de la República de Panamá, referentes a acuerdos comerciales recíprocos entre el territorio y los habitantes de la Zona del Canal y la República de Panamá; también podrá realizar ajustes en los impuestos de aduanas y regulaciones en las tarifas para conseguir uniformidad en los impuestos y privilegios y evitar desventajas, como producto de diferentes horarios, impuestos y medidas administrativas en un limitado territorio sujeto a las mismas condiciones y no separados por obstáculos naturales. El gobernador debe informar sobre esas negociaciones y los acuerdos propuestos al presidente de la Comisión del Canal Ístmico, por sumisión y consideración a la Comisión y esa acción debe ser realizada por una autoridad competente y debe ser de estricto cumplimiento en la Zona del Canal.” (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Vol. II, p. 587).

El secretario de Guerra también demandó el establecimiento de correos en cada uno de los pueblos de la Zona del Canal en la siguiente forma: “Las necesidades de los habitantes y, por consiguiente, para la administración de los problemas del gobierno de la Zona del Canal en Panamá necesitan el establecimiento de oficinas postales en ese territorio. En consecuencia, se ordena que: una oficina postal sea establecida en cada uno de los siguientes pueblos de la Zona del Canal: Cristóbal, Gatún, Boheo, Gorgona, Bajo Obispo, Empire, Culebra, La Boca y Ancón.

Las oficinas postales de Cristóbal y Ancón serían locales para “*Money Orders*” (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Vol. II, p. 587). Con estas medidas Estados Unidos estaba prácticamente instalando una colonia dentro de la República de Panamá y cerrando la puerta a los panameños para que no se beneficiaran de los recursos derivados de la Zona del Canal.

La Orden Ejecutiva autorizaba y daba poder al gobernador de la Zona del Canal para establecer y hacer cumplir reglas y regulaciones para la administración de las leyes de aduanas y el servicio postal en dicha zona. Mediante esta ley se establecieron correos en cada uno de los pueblos de la Zona del Canal: Cristóbal, Gatún, Boheo, Gorgona, Bajo Obispo, Empire, Culebra, La Boca y Ancón.

Las oficinas postales de Cristóbal y Ancón¹ serían locales para realizar giros postales. La mencionada orden también incluía disposiciones sobre el avalúo de impuestos de importación y de la administración de aduanas en la Zona del Canal. Para ese periodo, Panamá tenía a La Boca como el único puerto internacional en el Pacífico y lo había utilizado para desarrollar relaciones comerciales con el mercado internacional. Sin embargo, las autoridades zoneítas extendieron sus derechos jurisdiccionales a este puerto y lo administraban como si el mismo estuviera bajo su responsabilidad.

Protestas panameñas por la orden ejecutiva

La primera protesta panameña en contra de las medidas fiscales impuestas por las autoridades norteamericanas en la Zona del Canal ocurrió el 9 de julio de 1904. Este desacuerdo del gobierno panameño se hizo por intermedio de una carta enviada por el secretario de Relaciones Exteriores de Panamá, don Tomás Arias. Para ese entonces la República de Panamá tenía a La Boca como el único puerto internacional en el Pacífico y lo había utilizado para desarrollar relaciones comerciales con el mercado internacional. Sin embargo, las autoridades zoneítas extendieron sus derechos jurisdiccionales a este puerto y lo administraban como si el mismo estuviera bajo su responsabilidad.

Es importante aclarar que la República de Panamá, desde la época colonial se comunicaba con el exterior a través de sus puertos. Para inicios de la República Panamá tenía como su puerto principal en el Pacífico a

1 Es importante destacar que Estados Unidos le cambió el nombre al puerto de La Boca, por Ancón. Con este nombre será nombrado en este trabajo de aquí en adelante. Cuando aparezca el nombre de La Boca, nos estamos refiriendo al mismo puerto conocido después como Ancón.

La Boca, pero, Estados Unidos decidió quitarle ese nombre y rebautizarlo como Ancón y quedarse con él, lo que va a traer uno de los primeros conflictos diplomáticos con Estados Unidos. En se orden, Marixa Lasso (2021), explica:

“El gobernador de la Zona del Canal, el general George W. Davis, tenía otra interpretación del tratado canalero. Consideraba que el puerto de La Boca en la desembocadura del canal era distinto del puerto de Panamá y le dio un nuevo nombre: Ancón. El 25 de junio de 1904, William Howard Taft, secretario de Guerra de Estados Unidos, ordenó rebautizar La Boca con el nombre de Ancón, lo designó como uno de los puertos de la Zona, lo abrió al comercio internacional y estableció una aduana que cobraría los mismos aranceles de importación que otros puertos estadounidenses.” (p.38).

La República de Panamá rechazó esta medida y sostuvo que éste era el único puerto que tenía la ciudad de Panamá como puerta de entrada al mercado mundial. Si las autoridades de la Zona del Canal lo retuviesen, Panamá se quedaría sin ningún centro de transbordo en el Pacífico y su comercio marítimo se arruinaría. (McCain, 1970, p.25)² En ese sentido, Lasso (2021), advierte: “Perder los puertos del Pacífico y el Atlántico significaría que las ciudades de Panamá y Colón perderían su comercio y la ‘importancia que siempre han tenido como lugares de tránsito’ (p. 51).

El 15 de julio de 1904, la Cámara de Comercio de la ciudad de Panamá presentó un memorándum al presidente panameño Manuel Amador Guerrero en donde se protestaba por el establecimiento de puertos, aduanas y tarifas por parte de los Estados Unidos en la Zona del Canal. En este documento los comerciantes decían que la Zona del Canal había sido ofrecida a Estados Unidos “a perpetuidad, para el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta de agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal,” pero no para establecer puertos, aduanas y tarifas.

Los comerciantes también señalaban que a pesar de que por el artículo III parecía que Estados Unidos tenía soberanía sobre la Zona del Canal, eso era sólo en la medida que ello fuera necesario para la construcción, mantenimiento y protección del Canal. Ellos decían que esta posición fue confirmada por el artículo XIII que decía que este país podía importar en todo tiempo a la mencionada zona y tierras auxiliares, libres de derechos de aduana, impuestos, contribuciones u otros gravámenes todos los materiales y enseres necesarios para la construcción y mantenimiento del Canal.

2 Consultese también el U. S. Foreign Relations del mes de diciembre de 1904, págs. 588 a 597 en donde aparece una amplia discusión sobre ese tema entre el secretario Arias y el ministro Plenipotenciario Barret.

Los empresarios nacionales también advertían que el artículo IX de la convención de 1903 señalaba que el gobierno panameño tenía el derecho de administrar en estos puertos de las ciudades de Panamá y Colón, los edificios y resguardos que fuesen necesarios para la recaudación de impuestos y para prevenir el contrabando. Es decir que la República de Panamá estaba autorizada por ese convenio a usar los puertos e imponer aduanas en las ciudades terminales.

Los ciudadanos panameños que estaban protestando explicaban que la instalación de aduanas extranjeras en dicha región excluiría a todas las mercancías y productos (excepto las provenientes de Estados Unidos) de la Zona del Canal y la producción nacional como la de arroz, maíz, frijoles, café, tabaco y la ganadería, entre otros, estarían en grandes problemas. El comercio, la agricultura y la industria ganadera serían estranguladas y el gobierno de Panamá, que tenía que recibir impuestos de estas actividades, se vería también afectado. (*U. S. Foreign Relations*, p. 585).

Ellos advertían que el desastre sería general y todos serían obligados a emigrar. Por el artículo I del tratado de 1903, la independencia de la República de Panamá era garantizada por Estados Unidos, pero por la imposición de la orden ejecutiva de 1904, el país sería reducido a la más ruin dependencia y servidumbre que existe: esta es la hambruna, terminaban señalando los quejosos.

La principal preocupación de la Cámara de Comercio era los efectos negativos que la medida tendría en las finanzas istmeñas que ella controlaba. Sin embargo, ese grupo económico nunca pidió la eliminación de la Zona del Canal como una colonia dentro de la República de Panamá. El único interés de este sector económico fue aumentar su participación en las ganancias derivadas de las actividades comerciales dentro del área canalera.

El 26 de julio de 1904, el ministro plenipotenciario de Estados Unidos en Panamá, John Barret, informaba al secretario de Estado, John Hay, que en Panamá había mucha agitación sobre el contenido de la orden ejecutiva del 24 de junio y que el problema más importante era el tema de la soberanía en la Zona del Canal, pero también estaba el problema del puerto de La Boca que Estados Unidos querían retener bajo su jurisdicción. El ministro Barret aconsejaba que se llegara a un acuerdo rápido antes de que ocurriera una revolución en el país y que pusiera en peligro las relaciones entre ambas naciones (*U. S. Foreign Relations*, 588).³

3 En ese mismo año habían conflictos entre liberales y conservadores por los espacios políticos dentro del gobierno de Manuel Amador Guerrero. En esa pugna quedó involucrado el general Esteban Huertas que culminó con la eliminación del ejército panameño y la jubilación de Huertas. Todo ello impulsado por Estados Unidos.

El día 27 de julio del mismo año, el ministro Arias envía una nota al Enviado Extraordinario y ministro Plenipotenciario, Barret para intercambiar criterios con el fin de lograr resolver el dilema surgido con relación al puerto de La Boca y demás medidas tomadas por la administración de la Zona del Canal. La queja panameña era que según el artículo II del tratado de 1903, las ciudades de Panamá y Colón no estaban incluidas dentro de la Zona del Canal, ni tampoco sus puertos adyacentes y, por lo tanto, era injusta la medida adoptada por las autoridades de la Zona.

Por esta situación Tomás Arias protestó de la manera más enérgica ante el enviado especial norteamericano y lo invita a resolver lo más pronto posible esa situación porque iba en contra de la soberanía y de la economía del país istmeño. (U. S. *Foreign Relations*, pp. 592, 593 y 594).

El 2 de agosto del mismo año, el ministro Barret le comunica al ministro Arias, por instrucciones dadas a él por el señor Loomis, que el gobierno de Estados Unidos no haría nada que fuera en contra del honor y los verdaderos intereses de la República de Panamá. También se le propuso a Panamá la firma de un *Modus Vivendi* en torno al puerto de Ancón, mientras se obtuviera un acuerdo definitivo. Luego de estas explicaciones, el señor Barret informa al secretario de Estado que la situación en Panamá era tranquila y porque también él había hablado con los editores de la prensa panameña para que bajaran el tono de sus reclamos. (U.S. *Foreign Relations*, pp.594-595).

En nota del 9 de agosto el ministro Barret le comenta al secretario Hay que él era de la opinión que se le hicieran ciertas concesiones a Panamá, sobre todo en lo referente a las secciones 8 y 9 de la orden ejecutiva del 24 de junio en donde Panamá consideraba que estaba perdiendo el control del puerto de Ancón. En esta misma comunicación Barret sostiene que don Tomás Arias no quiso firmar el *Modus Operandi*, pero que aceptaría la palabra de Panamá de que no se volverían a suceder actos de desagrado por parte del país hasta que se llegara a un arreglo definitivo sobre el problema del puerto de Ancón. (U.S. *Foreign Relations*, pp.594-595).

El 11 de agosto de 1904, el ministro panameño en Washington, José Domingo de Obaldía, envió una nota al secretario de Estado, John Hay, en la que le comunicaba la opinión del gobierno panameño referente al convenio del 18 de noviembre de 1903. En esta nota, la República de Panamá sustentaba que este tratado confería derechos especiales a Estados Unidos solamente en la Zona del Canal.

En la misma también se argumentaba que este país los concedió con el propósito específico de construir, operar, mantener, sanear y proteger el Canal y que Panamá conservaba todos los otros derechos soberanos en dicha región transístmica. (U. S. *Treaties and Conventions*, I, (1910), pág. 1350).

El ministro de Obaldía solicitó que la Orden Ejecutiva emitida en 1904 debía ser “suspendida hasta que se alcance un acuerdo respetuoso de nuestros intereses comunes.” (M. J. McDermont al secretario Hull, 2 de marzo de 1936, *Record Group* n° 59, Decimal File 819.50. Archivo Nacional, Washington, D. C.⁴)

En esa misma nota, el ministro panameño en Washington, le comunicaba a Hay lo siguiente: “He recibido instrucciones de mi gobierno para hacer ante el ilustrado gobierno de vuestra excelencia las gestiones conducentes a obtener una solución satisfactoria de las dificultades que, inesperadamente, han surgido entre las autoridades de la república y el señor gobernador de la Zona del Canal, con motivo de la interpretación que este último le ha dado a algunas cláusulas del convenio sobre el Canal Ístmico celebrado entre los dos países, el día 18 de noviembre último” (Revista Lotería, 1979, p.46). En páginas anteriores aclaramos que según Hay, esas órdenes las dio el propio presidente de ese momento, Roosevelt.

En la nota de Obaldía sostiene que había puntos de discrepancias que era necesario aclarar entre los dos gobiernos. Él menciona que como antecedente directo del tratado Hay-Bunau Varilla había que analizar el convenio Herrán-Hay, firmado el 22 de enero de 1903. Según de Obaldía, “Ambos tratados fueron celebrados con el mismo objeto principal: facilitar a los Estados Unidos la construcción de un canal para naves entre los mares Atlántico y Pacífico. Ni en uno ni en otro caso fue el pensamiento de las altas partes contratantes celebrar un convenio de cesión de territorio ni de renuncia absoluta de soberanía por parte alguna de ellas.” (Revista Lotería, 1979, p.46).

Al referirse a esta afirmación del señor de Obaldía, Hay afirma lo siguiente: “Lo que fuere o haya podido ser efecto de las estipulaciones del tratado proyectado con Colombia, conocido con el nombre de tratado Herrán-Hay, queda desvirtuado por el hecho de que dicho tratado no fue llevado a cabo sino rechazado por Colombia.” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904). El señor de Obaldía cita el artículo IV del Herrán-Hay en donde Estados Unidos sostiene que reconoce la soberanía de Colombia y de cualquier otro país de Sur o Centroamérica y que no está dispuesta a menoscabarla y que, por el contrario, está dispuesta a promover, desarrollar y conservar su prosperidad e independencia.

Es interesante destacar que en la nota respuesta que le da Hay a de Obaldía al referirse a este tema, él comenta lo siguiente: “La política

4 (De aquí en adelante léase como RG59, Decimal File n° _ , AN).

anunciada así no tuvo origen en el proyectado tratado con Colombia. Es la política establecida hace mucho tiempo por los Estados Unidos y a la cual constantemente se han adherido; pero esa política no implica denegación del derecho de traspaso de territorio y soberanía de una república a otra en el hemisferio occidental en términos convenidos amigablemente que sean mutuamente satisfactorios, cuando tal traspaso fomenta la paz entre las naciones y el bienestar del mundo. Que los Estados Unidos pueden adquirir con tales fines territorio y soberanía de las repúblicas hermanas del hemisferio, es tan claro que no admite discusión” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

En la nota protesta el señor de Obaldía sostenía que si se tomaba en cuenta el artículo IV del tratado Herrán-Hay, en ambos tratados se refieren a “la concesión a los Estados Unidos del uso, ocupación y control de ciertas tierras y aguas para facilitar la construcción, conservación, explotación, sanidad y protección de un canal marítimo entre el Atlántico y el Pacífico. Este es el pensamiento principal y dominante en ambos actos; en ninguno de ellos se ha usado expresión alguna que implique traspaso del dominio absoluto sobre el territorio, ni mucho menos la transferencia de la soberanía” (Revista Lotería, 1979, p.48).

En esa misma nota, al referirse al tema de la soberanía en la Zona del Canal, de Obaldía argumentaba lo siguiente:

El artículo III del tratado Varilla-Hay, único en que se trata de derechos de soberanía, establece que los Estados Unidos poseerían y ejercerían los derechos, poder y autoridad que la República de Panamá les concedió sobre la Zona, como si ellos fueran soberanos en el territorio; pero esa expresión lleva implícita la idea de que no lo son, y aunque en la parte final del artículo se agrega: “con entera exclusión del ejercicio por la República de Panamá, tales derechos soberanos, poder y autoridad”, tales palabras que se encuentran en evidente contradicción con las que les preceden, deben ser interpretadas de acuerdo con otros artículos posteriores del convenio que demuestran la intención real de los contratantes.” (Revista Lotería, 1979, p.49).

El secretario Hay, al comentar esta afirmación del ministro panameño contestó: “Ya que el gobierno de la República de Panamá ha tenido a bien objetar que los Estados Unidos ejerzan sobre la Zona del Canal y dentro de ella los poderes ordinarios de la soberanía, este gobierno aunque no puede admitir que la cuestión está abierta a discusión ni que la República de Panamá tenga derecho de disputar tal ejercicio de autoridad, considera del caso que la República de Panamá sea informada de la opinión que sobre el particular abrigan los Estados Unidos y de las razones en que se

fundan. Los Estados Unidos adquirieron el derecho de ejercer poderes y jurisdicción soberanos sobre la Zona del Canal, por el tratado de 18 de noviembre de 1903, entre la República de Panamá y los Estados Unidos.” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

Para reforzar sus afirmaciones Hay cita al artículo III del Hay-Bunau Varilla que dice lo siguiente: “La República de Panamá concede a los Estados Unidos en la Zona mencionada y descrita en el artículo II de este convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en el citado artículo II, todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercerían si ellos fueran soberanos del territorio dentro del cual están situadas, dichas tierras y aguas, con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad por la República de Panamá”. (Duval, 1995, p.573).

Según el juicio del secretario Hay, si alguien debiera ejercer poderes soberanos en y sobre la Zona del Canal, éstos deberían ser los Estados Unidos porque según lo establecía el artículo II del mencionado convenio, “la República de Panamá concede a perpetuidad a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal”. (Duval, 1995, p. 572).

Según el mismo secretario Hay, “Las autoridades panameñas sostienen ahora que las palabras ‘para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal’ constituyen una limitación de la concesión, es decir, que la concesión está limitada a los fines así expresados. La interpretación de los Estados Unidos es que las palabras ‘para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección de dicho Canal’, no tuvieron por objeto establecer una limitación a la concesión, sino que son una declaración del motivo que indujo a la República de Panamá a hacer esa concesión.” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

El secretario Hay sostenía que como la República de Panamá le hizo una concesión de tierras a los Estados Unidos, entonces este país se comprometió a pagarle 10 millones de dólares a Panamá por ello. Esa idea la desarrolla de la siguiente manera: “Como precio o compensación de los derechos, poderes y privilegios otorgados por este convenio por la República de Panamá a los Estados Unidos, el gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (\$10,000,000) en monedas de oro de los Estados Unidos”. (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

El ministro panameño en Washington también se refirió a los puertos

ubicados en las entradas de las ciudades de Panamá y Colón. Al referirse a este tema, de Obaldía expresó: “En la Zona del Canal, tal como está descrita en el artículo II del convenio Bunau Varilla-Hay, no se comprenden las ciudades de Panamá y Colón ni sus puertos adyacentes; las unas y los otros han sido expresamente excluidos de dicha Zona y por consiguiente, aun aceptando por concesión el supuesto de que los Estados Unidos poseyeran el derecho de soberanía sobre ella, tal derecho no podría extenderse a lo que por el mismo convenio se considera excluido de su jurisdicción” (Revista Lotería, 1979, p. 51).

El ministro de Obaldía sostenía en su carta que sin duda alguna que durante la discusión del tratado se previó que en el futuro y durante la construcción del Canal, los Estados Unidos tendrían necesidad de utilizar los puertos panameños para traer o sacar materiales necesarios para la construcción del Canal. Por ello, la República de Panamá estuvo de acuerdo en ceder a los Estados Unidos algunos lugares de anclaje.

Por esa situación, en la parte final de su escrito de Obaldía sostiene: “El puerto de Panamá es uno solo, que comprende todas las costas que rodean a la ciudad, las islas cercanas, y todas las aguas que bañan esa porción del territorio nacional. A ese puerto en toda su amplitud se refiere el artículo II del convenio Varilla-Hay, y dentro de sus límites queda comprendido el lugar que se conoce con el nombre de La Boca. Como parte del puerto de Panamá, La Boca queda excluida de la Zona del Canal; pero por la misma circunstancia, ese lugar puede ser usado por los Estados Unidos para cargar, descargar, depositar y trasbordar cargamentos en virtud del derecho que se les ha otorgado para ello.

Lo mismo acontece con el puerto de Colón. El lugar llamado Cristóbal no es sino un barrio de la ciudad; allí no hay nada que pueda considerarse, ni abusando de las palabras, como un puerto distinto; y, por consiguiente, todo está bajo la jurisdicción exclusiva de la República de Panamá; pero los Estados Unidos tienen el derecho de usarlo como lo estipula el mencionado artículo IX del convenio.” (Revista Lotería, 1979, p. 52).

En el artículo IX del tratado se puede observar lo siguiente: “Los Estados Unidos tendrán derecho a usar las ciudades y bahías de Panamá y Colón como lugares de anclaje, para hacer reparaciones, para cargar, descargar, almacenar y trasbordar cargas, ya sean en tránsito ya sean destinados al servicio del Canal o de otras obras relacionadas con éste.” (Duval, 1995, p. 577).

La delegación panameña en Washington insistió ante el secretario de Estado Hay, en que los puertos de Panamá y Colón eran de propiedad de la República de Panamá y, por lo tanto, no se le podían enajenar. Esta argumentación aparece de la siguiente forma: “Los puertos de Panamá

y Colón son, por la naturaleza del terreno, las entradas mismas del Canal. Siendo así, la idea de otros puertos para el mismo uso o destino no debió presentarse a la consideración de los negociadores; y como por el convenio los Estados Unidos tienen derecho a usarlos, reconociéndolos como pertenecientes a la República de Panamá, es claro que no están facultados para declararlos puertos propios y sujetos a su jurisdicción exclusiva.” (Revista Lotería, 1979, p. 52).

En referencia a los puertos propiamente dichos, de Obaldía explicó que el gobierno de los Estados Unidos aclaró que los artículos IX, X, XII y XIII le daban derechos a los Estados Unidos para utilizar los puertos de Panamá y Colón. Para ello, el secretario Hay, cita el artículo IX que dice lo siguiente:

Los Estados Unidos respecto de los puertos de ambas entradas del Canal y sus aguas y la República de Panamá respecto a las ciudades de Panamá y Colón convienen en que en ellos no se impondrán ni cobrarán peajes aduaneros, derechos de tonelaje, anclaje, faros, muellaje, pilotaje, o cuarentena ni ninguna otra contribución o impuesto sobre las naves que usen el Canal o pasen por él o que pertenezcan a los Estados Unidos o sean empleados por éstos, directa o indirectamente, en la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal principal u obras auxiliares, ni sobre la carga, oficiales, tripulación o pasajeros de dichas naves, con excepción de los peajes y cargas que puedan ser establecidos por los Estados Unidos por el uso u otras obras” (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

El debate entre el secretario de Estado Hay y el ministro panameño en Washington, también se extendió al derecho de imponer impuestos en la región de la Zona del Canal. En ese sentido, el ministro de Obaldía decía: “No hay ninguna cláusula de la convención Varilla-Hay que permita a los Estados Unidos el establecimiento de aduanas en los puertos de Panamá y Colón, ni el cobro de derechos de importación en ningún lugar de la Zona del Canal. Tal facultad lo mismo que la referente a los puertos, reside en el soberano del territorio y los Estados Unidos no poseen la soberanía absoluta que podría darles derecho al establecimiento de un sistema fiscal propio”. (Revista Lotería, 1979, pp.53-54).

El ministro de Obaldía comentaba que los derechos que Panamá le otorgó a los Estados Unidos fueron para lo que fuera necesario y conveniente para dar al Canal una protección eficaz, tanto en la paz, como en la guerra; para mantenerlo libre y abierto al comercio universal y para impedir su uso indebido por una potencia extranjera. En ese mismo orden, de Obaldía en su carta decía:

También ha concebido la República de Panamá el uso de sus derechos para establecer una administración pública que mantenga el orden interno de la Zona del Canal, a efecto de que los trabajos no se interrumpan y el servicio no sufra cuando el Canal esté concluido; pero no ha sido el pensamiento de ninguna de las partes que los Estados Unidos convirtieran la Zona del Canal en fuente de recursos fiscales, estableciendo altas tarifas aduaneras aún en contra de la República de Panamá, que es la dueña del territorio, y quien aún posee este derecho que no ha renunciado.” (Revista Lotería, 1979, pp.53-54).

En varios artículos del convenio Varilla-Hay se encuentra consignada la voluntad de las partes en el sentido de que la Zona del Canal fuera un territorio enteramente abierto y libre al comercio, y en ese concepto la República de Panamá contrajo obligaciones que de otro modo no se explicarían. Si se interpretan las cláusulas del tratado Varilla-Hay se llega a la conclusión de que, si alguna tarifa de aduanas puede establecerse en los puertos de Panamá y Colón, o sean las entradas del Canal, sobre la importación de artículos comerciales destinados a ser usados o consumidos en la Zona, tal tarifa le corresponde a la República de Panamá y no a los Estados Unidos, comentaba el ministro panameño en Washington.

En materia de aduana, tampoco los funcionarios de Estados Unidos y de Panamá se ponían de acuerdo. Por eso, en parte de la respuesta que daba el secretario Hay a de Obaldía decía:

Si la República de Panamá está autorizada para ejercer derechos soberanos en la Zona del Canal y el derecho soberano de cobrar impuestos de aduana está restringido únicamente por el hecho de que los Estados Unidos transfiriesen la propiedad de los bienes depositados en la Zona, tales bienes quedarían sujetos al expresado impuesto, sea que permaneciesen en la Zona o no. Pero dicho artículo XIII declara expresamente que el derecho de imponer aduana sobre tales artículos será ejercido únicamente en el caso de que ‘tales artículos fueren enajenados para ser usados fuera de la Zona y tierras auxiliares concedidas a los Estados Unidos y dentro del territorio de la República de Panamá’ (secretario de Estado Hay a de Obaldía, 24 de octubre de 1904).

El secretario Hay sostenía que la facultad de la República de Panamá para ejercer derecho soberano de imponer impuestos de aduana sobre mercancías en las condiciones que se estaba considerando dependía de dos circunstancias: 1. Que las mercancías fueran de propiedad de

alguien que no fuera los Estados Unidos. 2. Que las mercancías fueran para ser consumidas fuera de la Zona del Canal y dentro del territorio de la República de Panamá, por alguien que no fuera de los Estados Unidos. Para determinar esa clasificación el artículo XIII eran bien específico.

El ministro panameño también se quejó de que en la Zona se establecieran oficinas de correo para enviar cartas al extranjero, lo que afectaba al gobierno de Panamá. En ese sentido, de Obaldía decía lo siguiente: “En la Zona del Canal se han establecido oficinas de correos y se usan en ellas, para el exterior, estampillas de valores diversos a las que actualmente usa la República de Panamá. Como los valores de esas estampillas son menores en la Zona, y no se ha puesto ninguna restricción en su venta, el público concurre a comprarlas y portear allá su correspondencia, ocasionándole a la República de Panamá un quebranto muy considerable en esa renta nacional.” (Revista Lotería, 1979, p. 55).

El funcionario panameño cierra sus quejas señalando que, si las disposiciones dictadas sobre puertos, aduanas y correos continuaran en vigor, las ciudades principales de la República de Panamá perderían la importancia que siempre han tenido como lugares de tránsito, y todo el comercio se desviaría de ellas para centralizarse en los puntos que los Estados Unidos escogieran para ello, en forma de puertos.

Las rentas que por tal motivo percibe hoy la República de Panamá y las que de modo indirecto recibe el tráfico desaparecerían por completo. Es decir que lo que se vendría para Panamá sería la ruina total y eso estaría en contra de los deseos de los Estados Unidos que esperaba que Panamá fuera un país muy desarrollado, como lo había dicho una vez el presidente Roosevelt.

La puesta en práctica de la Orden Ejecutiva del 24 de junio de 1904 por órdenes del presidente Theodore Roosevelt como ya lo hemos expresado generó una serie de protestas en la República de Panamá, por lo que el gobierno de ese país decidió enviar al secretario de Guerra, William Howard Taft a buscarle una solución a ese problema. El 8 de noviembre de 1904, el presidente de Panamá, Manuel Amador Guerrero, nombró una comisión para que hiciera un estudio del tratado del 18 de noviembre de 1903. La misma estuvo integrada por Belisario Porras, Facundo Mutis Durán, Francisco Filós y Ricardo Arias.

Ellos, junto al secretario de Relaciones Exteriores, Don Tomás Arias, deberían realizar un examen exhaustivo de la convención Istmica de 1903. Luego enviaron al ejecutivo panameño un memorándum sobre las posibles vías de llegar a acuerdos razonables con Estados Unidos a fin de superar las causas de conflictos entre ambos países. El 28 de noviembre

de 1904, la Comisión rindió un informe detallado de las posibles soluciones que implicaban temas políticos, administrativos, económicos y fiscales.⁵ Para analizar las diferencias de interpretación que todavía existían en cuanto a la Orden Ejecutiva de 1904, ambas naciones decidieron iniciar conversaciones en la ciudad de Panamá. El objetivo era eliminar las discrepancias surgidas por la orden del 24 de junio, conocida como la tarifa Dingley.

El Convenio Taft

El secretario de Guerra William Howard Taft vino a Panamá a finales de 1904 para discutir las controversias diplomáticas surgidas por la orden ejecutiva del 24 de junio de 1904. Como resultado de esta visita y las consecuentes discusiones sobre ese problema con el presidente panameño y el cuerpo de asesores de ambos funcionarios, se llegó a un acuerdo transitorio. Luego de ello, el enviado norteamericano emitió una serie de ordenes ejecutivas para que sirvieran como un *“modus operandi,”* durante la construcción del Canal interoceánico.

Este convenio tenía la finalidad de resolver las discrepancias entre los dos países debido a la tarifa Dingley. Luego de una serie de conversaciones con la parte panameña se dictaron cinco órdenes ejecutivas en las siguientes fechas: 3, 6 y 28 de diciembre de 1904; 7 de enero de 1905 y 5 de enero de 1911. Todas ellas recibieron el nombre de Convenio Taft.

Este acuerdo, según el Dr. Ricardo Joaquín Alfaro puede resumirse de la siguiente forma: “En junio de 1904 el gobernador de la Zona del Canal expidió una Orden Ejecutiva por medio de la cual aquella faja de tierra fue abierta al comercio del mundo. Declaró habilitados para la importación y exportación los puertos terminales del Canal. Puso en vigor en la Zona del Canal un arancel aduanero proteccionista vigente en los Estados Unidos y conocido bajo la denominación de Tarifa Dingley y por último estableció aduanas y oficinas postales independientes. (Carta de Ricardo J. Alfaro a secretario de Estado, Charles E. Hughes, 3 de enero de 1923).

El convenio tenía que ver con temas como la regulación de importaciones en todos los puertos de la Zona del Canal y la operación de facilidades portuarias. Este acuerdo también contemplaba la regulación de impuestos de importación, servicio postal, acuerdos monetarios y

5 Para más información sobre este memorándum presentado por la Comisión, consultar el fascículo mensual n° 28, Panamá, julio de 1999, que mensualmente está publicando en el diario El Panamá América el Dr. Celestino Araúz, bajo el título Historia de las Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos.

asuntos relacionados con el saneamiento y la venta de productos en los comisariatos.

El acuerdo resolvió temporalmente algunas controversias entre Panamá y los Estados Unidos. Por medio de él, Washington suspendió la Orden Ejecutiva de 1904 para retener los puertos panameños ubicados en ambas entradas de los que sería posteriormente el Canal de Panamá. El Convenio Taft también suspendió los derechos que las autoridades de la Zona del Canal tenían de cobrar impuestos y peajes en esos puertos y eliminó el derecho de las autoridades zonaeitas de establecer oficinas postales en la región canalera.

Para ejecutar el acuerdo logrado se dio a conocer el decreto número 182 de 1904. El mismo decía lo siguiente: “Artículo único: Expídase por las respectivas secretarías de Estado las disposiciones necesarias para cumplir con las estipulaciones convenidas, a fin de que la citada Orden Ejecutiva sea efectiva.” La misma tenía un párrafo que decía: “La orden expresada es como sigue: Por disposición del presidente, y con sujeción a la acción del 58° congreso conforme a la Ley 28 de abril de 1904, se ordenaba el cumplimiento de los siguientes artículos.

Artículo I: No se permitirán importaciones de bienes, artículos y mercancías a Ancón o Cristóbal, los puertos terminales del Canal, excepto estos bienes, artículos y mercancías descritas en el artículo XIII del tratado de 1903. En ese enunciado también se exceptuaban de estas prohibiciones los bienes, artículos y mercancías en tránsito por el istmo de Panamá, al igual que el carbón mineral, el aceite crudo para combustible para ser vendido a los barcos que pasaran por los puertos de Ancón y Cristóbal. Este combustible debía ser admitido en esos puertos, libres de impuestos.

Artículo Segundo: En vista de la proximidad de Ancón al puerto de Panamá y de Cristóbal al puerto de Colón, la misma aduana o puerto oficial de la Zona del Canal debe, cuando no contradice los intereses de Estados Unidos, a petición de la propia autoridad de la República de Panamá, permitir a cualquier barco que sea registrado en los puertos de Panamá y Colón, junto con su carga y pasajeros, bajo ciertas regulaciones, usar y gozar del anclaje y otras facilidades de los puertos de Ancón y Cristóbal, siempre y cuando pague los respectivos impuestos.

Artículo tercero: Todas las patentes, facturas y otros documentos con respecto a barcos o cargas registradas o consignadas desde los puertos de Panamá y Colón deben, desde este momento, ser hechas por los funcionarios de la República de Panamá. Todas las patentes, facturas y otros documentos con respecto a barcos o cargas registradas o consignadas desde los puertos de Ancón y Cristóbal deben, de ahora en

adelante, ser hechas por funcionarios de Estados Unidos.

Artículo cuarto: Ningún impuesto de importación, peaje, o cargos de ninguna especie deben ser impuestos por las autoridades de la Zona del Canal a los bienes, artículos y mercancías importadas o a las personas que transiten del territorio de la República de Panamá a la Zona del Canal.

Artículo quinto: Las provisiones de esta orden tampoco deben ser operativas, excepto con la condición de que esta limitación de las ciudades y puertos de Colón y Panamá, firmado el 15 de junio de 1904, por los representantes de la República de Panamá y de la Zona del Canal, estén previamente en vigencia;

Artículo sexto: Esta orden tampoco debe ser efectiva al menos que las propias autoridades de la República de Panamá concedieran poder a las de la Zona del Canal para que ejercieran inmediata y completa jurisdicción en materia de sanidad y cuarentena en aguas marítimas de los puertos de Panamá y Colón.

Artículo Séptimo: La orden ejecutiva del 24 de junio de 1904, referente al establecimiento del servicio de oficinas postales en la Zona del Canal fue modificada y complementada por las siguientes disposiciones: Toda la correspondencia que fuera despachada en la Zona del Canal, hacia o a través del territorio de la República de Panamá, hacia Estados Unidos o cualquier otro país, debía llevar las estampillas de la República de Panamá, con el sello del gobierno de Estados Unidos, al mismo precio que el que rige en el correo interno de este país y del despacho exterior, exactamente como si Estados Unidos y la República de Panamá tuvieran un territorio en común para este propósito. Las autoridades de la Zona del Canal debían comprar las estampillas en la República de Panamá, con un descuento del cuarenta por ciento de su valor original.

Artículo octavo: Esta orden tampoco podría ser aplicada a menos que el acuerdo monetario firmado el 20 de junio de 1904 en Washington, por los representantes de Panamá y el secretario de Guerra, actuando con la aprobación del presidente de Estados Unidos para establecer un acuerdo monetario que permitiera el uso de la moneda estadounidense en Panamá, con el mismo valor de la moneda panameña estuviese en vigencia. Este acuerdo debía ser puesto en práctica por el presidente panameño.

Artículo noveno: Los ciudadanos de la República de Panamá que residieran en cualquier tiempo en la Zona del Canal debían tener total libertad para votar en las elecciones que tuvieran lugar en la República de Panamá, en cualquiera de las provincias o municipalidades.

Artículo décimo: La carretera que se extendía desde el límite este de la ciudad de Panamá, como fue acordado el 10 de junio de 1904 hacia el límite más hacia el oeste en donde el camino hacia las “sabanas” cruzaba la línea de la Zona, debía ser reparada y mantenida en buenas condiciones por las autoridades de la Zona del Canal.

Artículo Undécimo: Estados Unidos debía construir, mantener y administrar uno o varios hospitales, en la Zona o en cualquier parte de la República de Panamá para el cuidado de las personas enfermas de lepra, para personas indigentes que nuestro país requiriera. Sin embargo, esta disposición estaría en vigencia siempre y cuando Panamá cediera las tierras necesarias, sin costo alguno para Estados Unidos y si Norteamérica ubicaba este hospital u hospitales en el territorio de la República de Panamá y, en segundo lugar, a menos que la República de Panamá contribuyera y pagara a Estados Unidos un porcentaje razonable por cada paciente que entrara en esos hospitales, a solicitud del país.

Artículo Duodécimo: La puesta en práctica de esta orden ejecutiva y su cumplimiento por parte de los funcionarios norteamericanos por un lado y el cumplimiento de esta por parte de la República de Panamá, por el otro, no debía tomarse como una delimitación, definición o restricción de los derechos de cualquiera de las dos partes establecidas en el tratado de 1903.

Una vez que el presidente Amador Guerrero y su secretario de Relaciones Exteriores, Santiago de la Guardia, tuvieron conocimiento del borrador enviado por el secretario Taft, lo aprobaron. En esta oportunidad, el presidente panameño manifestó: “Aparte de la sabiduría y justicia que se evidencia con esta feliz solución que se le han dado a las diferencias entre Estados Unidos y la República de Panamá, me permito expresar, en nombre de la República de Panamá y de mí mismo, al igual que de mis asesores, nuestra gratitud por su amable visita a Panamá y sus consideraciones como estadista de los temas envueltos.”(Convenio Taft, Secretaría de Relaciones Exteriores de Panamá, -Tratados públicos- Suplemento al número 1. (Panamá, Imprenta Nacional, 1926, pp. 3-22.).

En síntesis, el acuerdo de 1904 resolvió temporalmente algunas controversias entre Panamá y Estados Unidos. Por medio de él, Washington suspendió la orden del 24 de junio de 1904 para retener el único puerto internacional que la República de Panamá tenía en el Pacífico. El convenio suspendió los derechos que las autoridades de la Zona del Canal tenían de cobrar impuestos y peajes en estos puertos y eliminó el derecho de las autoridades de la Zona de establecer oficinas postales. Este acuerdo estaba destinado a entrar en vigor el día 12 de diciembre de 1904.

Mediante el convenio Taft parecía que Panamá y Estados Unidos habían llegado a una solución definitiva a los múltiples problemas derivados de la presencia de los estadounidenses en el área canalera, relacionados con la construcción, operación, mantenimiento y protección del Canal.

Sin embargo, como le expresó el secretario de Estado Hughes a Ricardo J. Alfaro en su carta respuesta del 15 de octubre de 1923, “este convenio fue de carácter temporal a fin de que fuese de mayor utilidad en la situación que existía entonces y se declaró expresamente que en manera alguna afectaría los derechos de ninguna de las partes, según el tratado de 1903.” Por lo tanto, pese a los buenos deseos expresados por ambas partes, la solución final estaba lejos de un acuerdo definitivo.

Intentos por resolver el conflicto durante la vigencia del convenio Taft

Las discrepancias diplomáticas entre Panamá y Estados Unidos demostraban la necesidad de encontrar soluciones permanentes. El convenio Taft era un pacto que servía como un “*modus Operandi*” durante el período de construcción del Canal de Panamá. Para 1915, por causa de las divergencias en la interpretación del Hay-Bunau Varilla, la República de Panamá sugirió que se firmase un nuevo acuerdo para reemplazar a la convención Istmica de 1903.

Para demostrar sus buenas intenciones, Washington nombró al gobernador de la Zona del Canal, Charles E. Magoon y al ministro norteamericano en Panamá, William Jennings Price como sus delegados para iniciar conversaciones para un nuevo tratado. El estallido de la Primera Guerra Mundial en Europa retrasó las negociaciones entre Panamá y Estados Unidos, hasta el 27 de enero de 1919. En esta fecha, el presidente de Panamá, Belisario Porras, nombró una comisión para investigar los conflictos surgidos por la interpretación subjetiva que cada estado hacía de la convención de 1903.

Para finales de 1919, la República de Panamá nombró a J. A. Arango, Juan Navarro y a José E. Lefevre para negociar un nuevo tratado con el gobierno norteamericano. Los delegados de ambos países se reunieron, pero no llegaron a ninguna conclusión importante. Luego de que el presidente norteamericano Warren G. Harding visitó a Panamá y se reunió con las autoridades panameñas, el presidente Porras decidió enviar al Dr. Ricardo J. Alfaro a Washington para iniciar nuevas negociaciones referentes al nuevo tratado.⁶

6 Mientras que el Dr. Alfaro estaba en Washington, la vieja disputa de límites entre Panamá y Costa Rica

El 2 de abril de 1921, el enviado panameño presentó un memorándum en donde hacía una sólida petición para negociar un nuevo tratado que eliminase las causas de conflictos. El ministro panameño también protestó por el establecimiento de empresas comerciales privadas en la Zona del Canal y exigió un espacio para el cementerio de la ciudad de Colón. El delegado istmeño insistió además en que Panamá demandaba la construcción de un transbordador a través del canal y la reintegración a los agricultores panameños de las tierras de la Zona del Canal que fueran innecesarias para las autoridades de la Zona del Canal.

El primero de septiembre de 1921, el secretario de Estado interino, William Phillips, dirigió una carta al presidente Harding en la que se refería al “convenio Taft.” El secretario concluía su carta con la siguiente declaración: “El convenio Taft tenía por objeto un arreglo temporal que cubriera el período de construcción del canal. Como tal, ha cumplido su propósito ya que el canal ha estado formalmente abierto al comercio por algún tiempo. El convenio debe ser reemplazado por un acuerdo más permanente en un futuro próximo.” (U. S. *Treaties and Conventions*, III (1923, p. 2756). En vista de que el canal fue oficialmente abierto al comercio mundial el 12 de julio de 1920, había necesidad de encontrar una solución final a través de un tratado razonable.

En la misma nota, Phillips sugería que el congreso norteamericano autorizara al presidente para que abrogara las órdenes ejecutivas previamente mencionadas y que constituirían el *Convenio Taft*. Siguiendo la recomendación contenida en la carta de Phillips, el congreso aprobó una resolución conjunta el 12 de febrero de 1923, autorizando al presidente norteamericano a “abrogar el convenio internacional incluido en las órdenes ejecutivas, como se mencionó anteriormente el 3, 6 y 28 de diciembre de 1904, el 7 de enero de 1905 y el 5 de enero de 1911.” (McDermonnt al secretario Hull, 2 de marzo de 1936, RG59, Decimal File 819.50, AN.).

Ese cuerpo legislativo aprobó la resolución autorizando la abrogación del “convenio Taft” el 12 de febrero de 1923. (U. S. *Treaties and Conventions*, III (1923), pág. 2757. Sobre ese particular, el secretario de Estado, Charles Hughes le envió al presidente Calvin Coolidge, el 15 de octubre un mensaje informándole que la Cámara de Representantes había aprobado sin ninguna modificación la resolución número 259 del senado, autorizando al presidente abrogar el acuerdo internacional conocido el convenio Taft. (U. S. *Foreign Relations*, 1923, Volumen II, pág. 675).

volvió a explotar. El conflicto armado entre ambas naciones hizo que Alfaro se dedicara más a defender la causa panameña que el principal motivo que lo había llevado a Washington.

En esta misma nota, el secretario de Estado le sugiere al presidente que primero se le debía informar al gobierno de Panamá sobre esta decisión para intentar resolver los problemas pendientes entre ambos gobiernos concernientes al manejo del Canal de Panamá y luego informar a Panamá sobre la decisión de eliminar el mencionado acuerdo.

En este sentido, el presidente Coolidge autoriza a Hughes para que le informara al gobierno panameño que el convenio sería abrogado el 1º de mayo de 1924. En esta resolución se decía que la misma fue aprobada para facilitar la sanidad de la región canalera y la construcción del canal. En ella también se decía que el secretario de Guerra había actuado siguiendo órdenes del presidente y que se firmaron una serie de órdenes ejecutivas entre Taft y funcionarios del gobierno de Panamá y que sirvieron como un *modus operandi*.

La decisión unilateral de Washington de eliminar el mencionado convenio produjo una reacción negativa entre las autoridades panameñas quienes formalmente protestaron ante el secretario de Guerra de Estados Unidos, John Wingate Weeks. Según el gobierno panameño, el convenio en mención contenía muchas de las demandas de Panamá, relacionadas con su participación en los beneficios derivados del canal.⁷

El secretario de Relaciones Exteriores Narciso Garay le informó al ministro norteamericano South que, si bien este acuerdo no fue firmado por el Departamento de Estado ni por el ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá, sino por el secretario de Guerra y el presidente de Panamá y su gabinete, era un tratado público firmado entre dos países. Por lo tanto, debía ser consultada la otra parte y su abrogación debía ser discutida entre ambos países.

A pesar del desacuerdo entre Panamá y Estados Unidos por la decisión de este último de eliminar unilateralmente el acuerdo Taft, en el mismo se decía que había la disposición de iniciar nuevas negociaciones para un nuevo tratado. En ese orden, el gobierno panameño envió una delegación de distinguidos ciudadanos que sumarían al Dr. Alfaro y a Eusebio A. Morales que ya estaban en Washington.

Este hecho lo recoge el periódico El Panameño, cuando notifica lo siguiente: “Con la solicitud que es de necesitarse en estos momentos ha comisionado el Poder Ejecutivo a los señores Dr. Ricardo J. Alfaro, ministro Plenipotenciario en Washington, al Dr. Eusebio A. Morales, ministro de Hacienda y Tesoro, actualmente en Washington, al Dr. Eduardo Chiari y al señor Eugenio J. Chavalier, para que integren el Comité panameño que

7 Al ser suspendido el convenio Taft, la situación volvió a lo que se vivió en 1904, por lo que era sumamente importante llegar a un nuevo acuerdo entre ambos países para reemplazar el tratado de 1903.

entrará a negociar con los Estados Unidos el nuevo tratado que sustituirá el convenio Taft cuya abrogación se cumplirá el 1° de mayo.” El Panameño, 7 de febrero de 1924, p. 1).

Por la parte de Estados Unidos estaban el secretario de Estado Charles Hughes, presidente de la comisión, Joseph Baker, abogado asistente del Departamento de Estado, Francis White, jefe de la División de Asuntos Latinoamericanos, de Departamento de Estado y Edward L. Reed de la División Latinoamericana.

El 19 de octubre de 1904, el presidente Roosevelt le había enviado una carta a Taft informándole que Estados Unidos le iba a conceder grandes beneficios económicos a la República de Panamá por medio de la construcción del canal interoceánico. En esta misma carta el presidente norteamericano advierte que pese a ello, Estados Unidos no iba a renunciar a sus derechos obtenidos a través de la firma del tratado de 1903.

En este mismo documento, el presidente también decía que su país no tenía la intención de establecer una colonia independiente en Panamá o ejercer funciones de gobierno más allá de las necesarias para construir, mantener y operar el canal y que ellos no interferirían en el desarrollo económico y comercial de la República de Panamá. (*U. S. Foreign Relations*, 1923, volume II, p. 640).

El presidente Porras en base a estos argumentos de 1904, le recordaba al presidente Coolidge que en 1903 la República de Panamá le dio al gobierno norteamericano, a perpetuidad, todos los poderes y privilegios necesarios para asegurar la construcción del canal interoceánico. El país lo hizo así con la esperanza de que Panamá derivaría su redención económica de las actividades del Canal.

El presidente panameño también le expresó a su homólogo norteamericano sus esperanzas que el nuevo tratado ofrecería beneficios para ambas naciones. Con relación a esta fe en un futuro mejor por parte del presidente Porras, Joseph Crew, secretario de Estado interino de Estados Unidos, explicó que mientras había sido posible ofrecer ciertas “concesiones” a Panamá en el “convenio Taft,” sería imposible para Estados Unidos hacer tales ofrecimientos a perpetuidad cuando sus necesidades futuras no podían ser previstas. (*U. S. State Department, Foreign Relations of the United States*, -vol. II (1924).

La fecha para poner fin al convenio se fijó, como ya se especificó el 1° de mayo de 1924. Sin embargo, según información recogida por el periódico El Panameño del 26 de abril decía que la fecha de culminación se retrasó hasta el 1° de junio, con la esperanza de que para esa fecha ya pudiera haber un nuevo tratado que reemplazara al convenio Taft. Esa

información la recoge el periódico en la siguiente forma:

Las negociaciones para que continúe el Convenio Taft sobre el Canal de Panamá en vigencia hasta el 1° de junio, se han iniciado entre los gobiernos de Washington y de Panamá. El convenio debía expirar el 1° de mayo, para cuando los dos gobiernos, al comenzar las negociaciones encaminadas a la celebración de un nuevo tratado para sustituirlo, pensaban que el tratado podría estar redactado, ratificado y puesto en vigencia, pero esto ha resultado imposible. Los funcionarios del Departamento de Estado esperan ahora que hacia el 1° de junio el nuevo tratado estará listo.” (El Panameño, 26 de abril, p.1).

En ese mismo orden, el secretario de Estado se dirige al ministro estadounidense en Panamá informándole que: “El presidente emitió hoy una proclamación que deroga el acuerdo Taft a partir del 1° de junio. Se informó al ministro panameño que, a fin de dar tiempo suficiente para la conclusión de las negociaciones del tratado, el departamento de Guerra da hoy instrucciones a las autoridades del Canal para que continúen como hasta ahora, durante un periodo de un mes, las normas y prácticas de la administración del Canal en materia de operaciones comerciales en la Zona del Canal” (U. S. *Foreign Relations*, Vol. II, 1924. El secretario de Estado al ministro en Panamá, South. 711.192/56c: Telegrama)

La búsqueda de solución al conflicto diplomático

A pesar del resentimiento del gobierno panameño por la medida unilateral de Estados Unidos, en la carta del secretario Phillips solicitando la abrogación del convenio Taft, se recomendaba que el mismo fuera reemplazado por un tratado permanente. A principios de 1922, el gobierno norteamericano pensó que era necesario concluir un nuevo pacto con la República de Panamá. Tanto Estados Unidos como Panamá coincidían en que las relaciones entre los dos países debían ser más cordiales a través de la ratificación de un nuevo acuerdo. Para alcanzar este objetivo, ambos gobiernos establecieron una comisión conjunta e iniciaron conversaciones en Washington en 1924.⁸

Los temas en consideración incluían tierras, carreteras, acondicionamientos de un cementerio para Colón, radio y privilegios

8 La comisión panameña estuvo integrada por Ricardo J. Alfaro como jefe; el Dr. Eusebio A. Morales, secretario de Hacienda y Tesoro; de Eduardo Chiari y Eugenio J. Chevalier, como secretario de la Comisión. La comisión norteamericana estaba integrada por Charles E. Hughes como jefe; Francis White, jefe de la división Asuntos Latinoamericanos en el Departamento de Estado; Joseph R. Baker, procurador asistente, Departamento de Estado y Edward L. Reed de la División de Asuntos Latinoamericanos del Departamento de Estado.

comerciales. No obstante, tan pronto como se iniciaron las negociaciones, surgieron diversos tipos de divergencias. Una de ellas que obstaculizó las negociaciones para un nuevo convenio fue la insistencia de Estados Unidos en el derecho a denunciar el artículo IV que contenía las cláusulas comerciales del mencionado convenio, al final de 15 años.

Por medio de esta cláusula, la República de Panamá demandó que ella debía tener derechos permanentes en la Zona del Canal a fin de obtener beneficios económicos de las actividades comerciales en el Canal. Sin embargo, el gobierno norteamericano sostuvo que Panamá debía disfrutar de esos “privilegios” por sólo 15 años. Washington también exigía que el país le cediera Nuevo Cristóbal, una parte de Colón habitada por norteamericanos, a la Zona del Canal.⁹

En estas negociaciones, Panamá demandó derechos comerciales permanentes en la zona canalera. En este momento, se sostuvo que compartir beneficios económicos con la administración de la Zona del Canal le permitiría a Panamá recibir ingresos adicionales. Estas ganancias se traducirían en más trabajo y en más viviendas para los panameños. Las autoridades nacionales solicitaban que la política trazada por el presidente Theodoro Roosevelt en 1904, con respecto a la Zona del Canal, se incorporara en un tratado más justo para ambos países.¹⁰

El secretario Grew explicó que Washington deseaba conceder a Panamá algunos “privilegios” en la Zona del Canal por 15 años, a menos que ellos fuesen denunciados como inexistentes un año antes de la expiración en cualquiera de estos períodos.¹¹ Estas medidas serían tomadas, sostuvo el secretario interino, para proteger los intereses panameños y para llevar la estabilidad a la sociedad panameña.

Los gobernantes panameños querían un acuerdo a perpetuidad de tal manera que ellos pudiesen planear y desarrollar su economía, que, debido a su posición geográfica y a sus vínculos con el mercado norteamericano, dependía en gran medida de Estados Unidos. Para finales de septiembre de 1924, el presidente Porras y el ministro norteamericano en Panamá, reanudaron informalmente nuevas negociaciones en la ciudad de Panamá.

9 McCain, Op. Cit., pág. 233.

10 La declaración del presidente Roosevelt en carta enviada a William H. Taft, fechada el 19 de octubre de 1904, sostenía que Estados Unidos no intentaba establecer una colonia en Panamá o ejercer funciones gubernamentales mayores de las que fuesen necesarias para construir, mantener, sanear y operar el Canal.

11 Ibidem.

En esa oportunidad, ambas partes llegaron a un acuerdo tentativo y las discusiones se iniciaron oficialmente el 18 de junio de 1925. Luego se firma el proyecto de tratado Alfaro-Kellogg, pero el mismo tenía cláusulas muy negativas para la República de Panamá. La población panameña al enterarse del contenido de ese acuerdo lo rechazó en las calles y finalmente la Asamblea Nacional le recomendó al presidente Rodolfo Chiari que lo retirara de la Asamblea y por tanto, el mismo no fue aprobado.

Conclusiones

Luego de concluido este trabajo se pueden extraer las siguientes conclusiones:

Primero, que las relaciones entre Panamá y Estados Unidos siempre han sido conflictivas porque es la lucha de una pequeña nación que defiende sus derechos contra una de las grandes potencias que busca siempre los mejores intereses para su país. Esa realidad se expresó de los inicios de los acuerdos del canal conocidos como Hay-Bunau Varilla.

Segundo, que los panameños siempre han tenido claro que para poder obtener beneficios de su posición geográfica ha tenido que luchar por obtenerlos. En esa desigual relación, Panamá ha puesto a los heridos, a los muertos y se ha derramado mucha sangre para alcanzar nuestros objetivos.

Tercero, la puesta en vigencia la tarifa Dingley motivó que los panameños lucharan por lograr la suspensión de esta y en su lugar se aprobó el convenio Taft como una especie de modus operandi, mientras se culminaban los trabajos del Canal, pero los panameños tuvieron presente que la solución estaba en lograr otro tratado que eliminara las causas de conflictos.

Cuarto, las recientes declaraciones del presidente de Estados Unidos, Donald Trump de su interés en recuperar el canal para Estados Unidos pone de manifiesto que este tema siempre estará vigente en nuestro país y, por lo tanto, hay que seguir investigando sobre él para darle mayores elementos de juicio a las generaciones de hoy y de mañana.

Finalmente se puede decir que hace cien años, Estados Unidos nos quitó los puertos del Canal, lo que motivó que los comerciantes y la población panameña protestara por esa medida. Hoy, casi a un siglo después, la administración de Donald Trump amenaza con quitarnos el Canal y por supuesto, los puertos lo que nos aislaría del comercio mundial. Una vez más, los panameños tenemos que luchar por defender nuestros derechos, tal como lo hemos hecho por más de un siglo.

Referencias bibliográficas

- Alfaro, Ricardo J. (1959). Medio siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Panamá: Imprenta Nacional.
- Castillero, Ernesto. (1988). Panamá y los Estados Unidos, 1903-1935. Política exterior de Panamá.
- Conniff, Michael, (1992). Panama and The United States. The Forced Alliance. The University of Georgia Press.
- Conniff, Michael, (2004). “Panamá durante la construcción del Canal norteamericano”. En Historia General de Panamá. Vol. III. Tomo I. El siglo XX. Panamá: Comité Nacional del Centenario
- Duval, Miles p., Jr., Cádiz a Catay. (1995). 2da Edición. Panamá: Editorial EUPAN.
- Lasso, Marixa, (2021). Historias perdidas del canal de Panamá. La Historia del canal de Panamá contada por los panameños. Editorial Planeta, 2021.
- Maloney, Gerardo, (2004). “Significado de la presencia y contribución del afroantillano a la nación panameña”. En Historia General de Panamá. (2004). Vol. III. Tomo I. El siglo XX. Panamá: Comité Nacional del Centenario de la República.
- McCain, D. William (1978). Los Estados Unidos y la República de Panamá. Panamá: Editorial Universitaria.
- Morales, Eusebio, (1979). “El canal de Panamá”. En Revista Lotería n° 276.

Documentos Oficiales de Panamá

- Panamá: Ministerio de Relaciones Exteriores (Departamento de archivo y control de documentos). Memoria que presentó el secretario de Relaciones Exteriores a la Asamblea Nacional en sus sesiones ordinarias de 1906, 1908, 1910, 1918 y 1920. Panamá: Imprenta nacional.
- Panamá: Archivos Nacionales. Memoria que presentó el secretario de Relaciones Exteriores a la Asamblea Nacional en sus sesiones ordinarias de 1914 y 1916. Panamá: Imprenta Nacional.
- Panamá: Universidad de Panamá (Biblioteca Simón Bolívar). Memoria que presentó el secretario de Relaciones Exteriores a la Asamblea Nacional en sus sesiones ordinarias de 1912, 1922 y 1928. Panamá:

Imprenta Nacional.

Panamá: Ministerio de Relaciones Exteriores (Departamento de archivo y control de documentos). Expediente de la Legación de Estados Unidos en Panamá, años 1926 y 1927.

Panamá: Expedientes n° 1 y 2, años 1919 y 1928.

Panamá: Universidad de Panamá, archivo Porras. Secretaria de Relaciones Exteriores. Legación de Panamá en Washington 1918-1919, serie 4-01, Tomo V. Total de folios, 825, C 12.

Panamá, secretaria de Relaciones Exteriores, Tomo VI, total de folios, 678, C 11.

Panamá, secretaria de Relaciones Exteriores, 1920-1921, serie 4-01, Tomo VIII. Total de folios, 628.

Rollo n° 7 de Gacetas Oficiales desde el 17 de abril de 1918 hasta el 8 de octubre de 1920. Panamá: Universidad de Panamá, Biblioteca Interamericana Simón Bolívar, Hemeroteca, sección microfilmes.

Rollo n° 11 de Gacetas Oficiales desde el 17 de noviembre de 1928 hasta el 31 de diciembre de 1930. Universidad de Panamá, Biblioteca Interamericana Simón Bolívar, Hemeroteca, sección de microfilmes.

Documentos oficiales de los Estados Unidos

Annual Report of the Isthmian Canal Commission for the Year Ended December 1, 1905. Washington Government Printing Office, 1905.

Annual Report of the Governor of the Panamá Canal for the Fiscal Year Ended June 30, 1920. Washington Government Printing Office, 1920.

Diplomatic History of the Panamá Canal Correspondence Relating to the negotiation and the Application of Certain Treaties on the Subject of the Construction of an Interoceanic Canal and Accompanying Papers. Washington, Government Printing Office, 63 Congress, 2 Session, Senate Document n° 474, 1914.

Executive Orders Relating to the Panamá Canal (March 8, 1904 to December 31, 1921). The Panamá Canal Press. Mount Hope. Compiled and Annotated by J. J. McGuigin, under direction of the Governor, The Panamá Canal, 1921-1922.

Joint Commission (on claims, Treaty of 1903). Final Report of the Joint Commission Appointed by the President of the United States of America and the President of the Republic of Panama under the provision of Articles VI and XV of the Treaty ratified February 26, 1904. Mount Hope, Canal Zone, The Panamá Canal Press, 1920.

The Canal Record. Published weekly under the Authority and Supervision of the Isthmian Commission, 1908.

U. S. State Department, Foreign Relations, 1904, 1905, 1906, 1909, 1914, 1915, 1921, Se, Vol. VII (1946); 1933, Vol. V (1950); 1935, Vol IV (1935); 1936, Vol V (1953). Washington, D. C. Government Printing Offices.

U. S. State Department, Treaties and Other International Agreements of the United States of América 1776-1949, Washington, D. C., 1974.

U. S. States Department, Treaties, Conventions, International Acts, protocols and Agreements 1776-1900, Vol II (1910); Vol. III (1923).

U. S. Foreign Relations, 1940, Vol. V; 1941; Vol. 1942, Vol. V; 1943, Vol. V; 1958-60; Vol. XI; 1946; Vol. XII, 1961-63.

U. S. Foreign Relations, Vol XI, "The Acting Secretary of State to the Embassy in Panamá" 10 de December de 1947, página 941. (711F. 1914/12-1047. Telegram.

U. S. Foreign Relations, "The Chargé in Panama (Hall) to the Secretary of State", 23 de December de 1947. N° 760, página 947 (711F. 1914/12-2347. Telegram.

U. S. Foreign Relations, 1958-1960, 1961-63, 1964-1968. Documento n° 377, 13 de enero de 1964.

U. S. Foreign Relation, The American Republic, Vol. VIII.

U. S. Congress Senate Committee on Foreign Relations 76th. Congress. Vol. I.