

ALVARO REBOLLEDO

EL CANAL DE PANAMÁ

RESEÑA HISTORICO-POLÍTICA DE LA COMUNICACION
INTER-OCEANICA, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA
SEPARACIÓN DE PANAMÁ Y A LOS ARREGLOS ENTRE
LOS ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA



BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DEL VALLE
CALI-COLOMBIA

EL CANAL DE PANAMA

Universidad del Valle
Programa Editorial

Título: *El Canal de Panamá*
Autor: Álvaro Rebolledo
ISBN PDF: 978-958-765-810-1
DOI: 10.25100/peu.260
Colección: Biblioteca de la Universidad del Valle
Primera Edición Impresa **septiembre1957**
Edición Digital **junio 2017**

© Universidad del Valle

Este libro, o parte de él, no puede ser reproducido por ningún medio sin autorización escrita de la Universidad del Valle.

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión del autor y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad del Valle, ni genera responsabilidad frente a terceros. El autor es el responsable del respeto a los derechos de autor y del material contenido en la publicación (fotografías, ilustraciones, tablas, etc.), razón por la cual la Universidad no puede asumir ninguna responsabilidad en caso de omisiones o errores.

Cali, Colombia, junio de 2017

ALVARO REBOLLEDO

EL CANAL DE PANAMA

RESEÑA HISTORICO-POLITICA DE LA COMUNICACION
INTER-OCEANICA, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA
SEPARACION DE PANAMA Y A LOS ARREGLOS ENTRE
LOS ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA



BIBLIOTECA DE LA UNIVERSIDAD DEL VALLE
CALI - COLOMBIA

1957

Esta obra fué publicada en 1930 en la ciudad de San Francisco de California, cuando su autor —Alvaro Rebolledo, hombre de estudio, escritor distinguido y periodista de alta calidad (Cali, 1891-Nueva York, 1946)—, ejercía allí las funciones de cónsul general de la república. La edición original apareció bajo el solo título de RESEÑA HISTORICO-POLITICA DE LA COMUNICACION INTER-OCEANICA, CON ESPECIAL REFERENCIA A LA SEPARACION DE PANAMA Y A LOS ARREGLOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA.

Sea por la circunstancia de que la edición hubiera sido hecha en el exterior o porque hubiera sido escasa, el libro tuvo en su época, entre nosotros, difusión inferior a su mérito insigne.

A fin de llevarlo, por su importancia, al conocimiento de las nuevas generaciones y en homenaje a quien rindió con tan valiosa investigación y exposición tan interesante tributo nobilísimo a la patria, la Universidad del Valle incorpora hoy el libro de Alvaro Rebolledo a su Biblioteca, con lo cual está segura de enriquecer ésta provechosamente y de ofrecer, además, a la juventud colombiana aquilatado memorial en el que, presentada con perfecta justicia, se pone en evidencia la conducta de la nación en uno de los episodios trascendentales de la historia universal contemporánea.

DOS CONCEPTOS

He leído con el mayor placer su importante libro sobre Panamá, que me parece tan bien pensado como bien escrito, de instructiva y amena lectura; lleno de datos curiosos y poco conocidos, y muy propio, en suma, para dar una idea justa y serena de la actitud de Colombia en todo el largo y variadísimo proceso de este magno asunto. La impresión que deja el libro, en su conjunto, es muy favorable a Colombia, aun cuando haya que deplorar errores e imprevisiones, muy naturales en un país nuevo, agitado por constantes convulsiones, que al fin y a la postre, fueron una de las causas que más favorecieron la obra de despojo de que fuimos víctimas. En todo caso, queda comprobado el sincero deseo que animó siempre a la nación por lograr la apertura del Canal para servicio de todos los pueblos; y su falta de codicia, pues aún en los momentos supremos se movió por razones de orden ideal, no por la aspiración a realizar enormes ganancias; y menos con la perspectiva de bajas especulaciones, a que fueron ajenos, siempre, los negociadores colombianos.

Le aseguro el éxito muy lisonjero que merece un trabajo tan interesante, tan bien documentado y escrito en servicio de la verdad y en defensa de la justicia.

ANTONIO GOMEZ RESTREPO

* * *

Señor Rebolledo's book on the history of the Panama Canal is the most judicious and complete and revealing, of which I know. The work is entirely admirable and of real importance. I hope that the American public gets to know it, for it is essential that we should have an accurate historic consciousness of our national behavior in Panama.

WALDO FRANK

A MI PADRE
IN MEMORIAM

INTRODUCCION

Numerosos libros se han escrito sobre la historia del Canal de Panamá, la mayoría de ellos por autores americanos que en su generalidad pecan de inexactos o parciales al relatar la importante participación de Colombia en este asunto. Consideramos como un deber patriótico la publicación de este volumen en el que, narrando la historia completa de la comunicación interoceánica, se rectifiquen los crasos errores que, con detrimento del buen nombre de Colombia, se hallan profusamente esparcidos en las obras aludidas. Este es, pues, un libro de rectificación histórica, no de recriminaciones que resultarían inoportunas hoy que se han arreglado, a satisfacción de las partes, las diferencias internacionales que suscitó la separación de Panamá.

La historia de la comunicación interoceánica tiene un señalado interés humano. Baste considerar el hecho de que nueve naciones concibieron el grandioso proyecto, hoy felizmente realizado, de cortar el istmo americano. Los nombres de Colón, Cortés, Carlos V, Felipe II, Paterson, Nelson, Humboldt, Champlain, Goethe, Bolívar, Napoleón III, Lesseps, Roosevelt, Wilson y muchos otros célebres que aparecen citados en esta obra, dan la clave de la importancia histórica del tema.

Gran parte de los anales de Colombia, tanto de política doméstica como internacional, se relacionan con la apertura de un canal marítimo por su territorio. Sus relaciones diplomáticas con los Estados Unidos se han basado, casi exclusivamente, en los intereses interoceánicos y en los hechos que de este asunto se derivaron.

La separación de Panamá es el acontecimiento más importante de la vida republicana de Colombia. Y esta página de su historia es, quizás, la menos conocida en sus detalles, aún por los colombianos mismos. Débese ello, talvez, a la falta de un libro, como el presente, en que se hallen compilados, de una manera sucinta y clara, todos los detalles,—dispersos en numerosas obras y tediosos documentos oficiales,—referentes a la violenta mutilación del territorio colombiano.

Delicados problemas de orden internacional giran en torno de la influencia política que los Estados Unidos tratan de ejercer en la región ístmica de América a causa de sus vías interoceánicas. Y esta influencia subsistirá mientras ellas revisitan la alta importancia comercial y estratégica de hoy. Sin embargo, una esperanza brilla en el horizonte del progreso humano que señala la decadencia de los pasos interoceánicos y por consiguiente, el fin del tutelaje que, por estos intereses, tratan de imponer los Estados Unidos sobre los países de la llamada zona del Caribe. Nos referimos a los rápidos progresos que ha alcanzado recientemente la navegación aérea. La importancia trascendental de los canales marítimos ha principiado desde ahora a declinar. Ya hoy los continentes no detienen el paso de las naves modernas, como detuvieron el de los navíos españoles que buscaban el ilusorio estrecho. Se puede prever el día cuando poderosas naves aéreas, en reemplazo total de los barcos que hoy lentamente surcan los mares, hiendan, como exultaciones, el espacio libre para posarse sobre los canales

de Suez o de Panamá en donde los viajeros contemplan esas grandes obras de ingeniería de nuestro tiempo, con la misma curiosidad con que hoy contemplan y admiran las arcaicas murallas de Cartagena o los puentes levadizos de los castillos feudales. Pero los hechos que se relacionaron con estas zanjas, las ambiciones, las intrigas, los atropellos, los esfuerzos y sacrificios, conservarán, aún en aquel tiempo, un marcado interés histórico, porque, como lo ha dicho Pascal, las invenciones mecánicas progresan de año en año, mientras sólo permanecen estacionarias la bondad y la malicia de los hombres.

EN BUSCA DEL ESTRECHO

A fines del siglo XV las ciudades marítimas de Italia, con Venecia a la cabeza, habían prácticamente monopolizado el rico comercio del Oriente. La ventajosa posición geográfica que ellas ocupaban respecto de las comunicaciones terrestres con el Asia, las había convertido en centro distributivo de los productos orientales. (*)

Mientras este tráfico enriquecía a las ciudades italianas, las naciones situadas en los confines occidentales de Europa no tenían la oportunidad de obtener ganancia alguna porque el precio de las mercaderías, ya muy alto al llegar a Italia, se encarecía aún más al ser reembarcadas para los lugares de su destino. Como consecuencia de estas circunstancias surgió en esas naciones el deseo de obtener, a un costo menor, los productos orientales. Esto sólo se podía lograr descubriendo una ruta marítima para el Asia, bien bordeando el Africa, o zarpando directamente con rumbo hacia el Oeste.

Inglaterra, España y Portugal, colocadas en esa desventajosa situación geográfica, es decir, lejos de las grandes arterias comerciales de entonces, dirigieron, pues, sus miradas al Atlántico fincando la esperanza de encontrar en su

(*) Barcelona era la única ciudad que rivalizaba con las italianas en el comercio del Oriente.

inexplorada inmensidad una ruta que las capacitase para usufructuar, en condiciones menos onerosas, del necesario comercio de los países asiáticos, cuyas riquezas, por otra parte, habían sido ponderadas en los libros de Marco Polo y de otros viajeros de la Edad Media. El deseo de hallar ese fácil camino fué la clave de las empresas náuticas que dichos países acometieron en el siglo mencionado y el siguiente.

Portugal entró primero en el afortunado campo de los descubrimientos náuticos y vio recompensados los tesoneros esfuerzos de Don Juan II cuando Díaz, al fin de ese siglo, dobló lo que él llamó el *Cabo de las Tempestades*, nombre que el Rey cambió por el de *La Buena Esperanza*, como feliz augurio de alcanzar los tesoros del Asia.

Antes que Vasco de Gama se aprovechara de este descubrimiento para desplegar las velas de sus naves en los mares de la India, España entró en su gloriosa carrera enviando a Colón a través de las aguas ignotas del Atlántico. El objeto del Gran Almirante era también descubrir una ruta marítima hacia el Oriente, zarpando con rumbo opuesto al de los navegantes portugueses. Creía él poder arribar en sus propias carabelas al Cipango y al Catay, a los dominios del gran Kan de Tartaria, para quien llevaba un mensaje de los Reyes Católicos.

Tres viajes había hecho ya Colón al Nuevo Mundo, o, como él suponía, a regiones salvajes de la India sin haber logrado el objeto preciso de su ambición. En tanto, Vasco de Gama regresaba al Portugal con los gajes del Oriente, oscureciendo momentáneamente la gloria del Descubridor y alarmando a España que veía desvanecer el sueño dorado de alcanzar para sí las codiciadas riquezas.

Venecia también se alarmó con este descubrimiento que, rompiendo el equilibrio comercial de entonces, les daría a los portugueses, con las rutas marítimas descubiertas, el puesto que ella había ocupado con respecto a las comunicaciones terrestres, las cuales, por otra parte, ya no ofrecían seguridad alguna por hallarse en poder de los turcos y

mongoles. En vano los venecianos, para perpetuar a su ciudad como emporio del comercio asiático, propusieron a los egipcios la apertura del canal de Suez. El destino no les tenía reservada esa gloria, y así vieron que, irremediamente, se iniciaba la decadencia de su gran esplendor y poderío. El Mediterráneo cedía su puesto al Atlántico en el dominio del comercio. Venecia y España presentaban, con el descubrimiento de Vasco de Gama, un curioso contraste: la primera se alarmaba por perder el bien que poseía; la segunda, por la pérdida de una esperanza...

Mas España no se desalentó. La hazaña del navegante portugués estimuló el deseo de redoblar los esfuerzos para descubrir otra ruta que impidiera al Portugal el dominio completo del comercio del Oriente. En consecuencia, Colón emprendió su cuarto y último viaje al Nuevo Mundo con el objeto especial de buscar el estrecho que, a través de las tierras descubiertas, le diera paso para seguir al propio lugar de su destino. (*) Entre esas tierras (Cuba y el delta del Orinoco, que él creía extremos de dos continentes) había una extensión inexplorada en donde, según sus observaciones náuticas, debía hallarse el estrecho de comunicación. Hacia allá, pues, enfiló esta vez las proas de sus navíos. No esperaba él encontrar un continente que, extendiendo su enorme magnitud casi de polo a polo, le impediría llegar a las tierras que buscaba. Sin embargo, sus observaciones no estaban enteramente desprovistas de verdad ya que ellas lo condujeron al istmo de Panamá, en donde, como se sabe, los dos océanos casi juntan sus aguas. "Iba Colón, dice Irving, en persecución de una quimera forjada por su brillante imaginación y sagaz juicio. Si sufrió un desengaño en la esperanza de encontrar un estrecho por el istmo de Darién, fué

(*) "Se fue (Colón) a Puerto Escondido, y de allí, queriendo buscar estrecho para pasar de la otra parte de la Equinoccial, como lo había dado a entender a los Reyes". López de Gómara, *Historia de las Indias*. Antonio de Galvao nos dice que fué el rey quien le ordenó buscar el estrecho: "Tornon Christovam Colom ha quarta ves a este descobrimento com quatro navios per mandado del rey dom Fernando a buscar ho estretyto, que dezian cortar a terra a outra banda."

porque la naturaleza se había a sí misma desengañado, pues ella parece haber intentado formar uno; pero su intento fué vano". (*) Este descubrimiento, que lo habría conducido a la circunnavegación del globo, iba a dar cima a sus empresas náuticas y a consumir el objeto de su existencia. Esto puede considerarse como la primera nebulosa idea de la comunicación interoceánica por el continente americano. No le corresponde, sin embargo, a Colón la gloria del descubrimiento del Istmo. Este honor, disputado por Alonso de Ojeda, pertenece a Rodrigo de Bastidas, "el mejor y más noble conquistador de España" quien, en busca también del estrecho, arribó allí en 1501. Fué Colón, en cambio, el descubridor de la desembocadura del río Chagres que tan capital importancia ha tenido en la construcción del Canal de Panamá. (**)

En tanto, Inglaterra, en donde se seguían con interés las hazañas de los españoles y portugueses, decidió entrar en la palestra de los descubrimientos náuticos. Lo que Portugal había logrado, y lo que se creía que España eventualmente haría podía ser intentado por otros; y como la ruta por el Cabo de Buena Esperanza era demasiado larga para las naciones septentrionales de Europa, Inglaterra decidió equipar una expedición al mando de un veneciano, —Juan Cabot,— quien en busca del Oriente, zarpó de Bristol llevando un rumbo más occidental del que Colón había seguido. Cabot, como Colón, creyó que había descubierto el Asia y

(*) *Life of Columbus*. Libro XIV, cap. 6. Humboldt escribe: "Estrabón parece inclinado a creer que el mar romperá algún día el istmo de Suez. Catástrofe semejante no se puede esperar en el istmo de Panamá, a menos que haya una convulsión volcánica, muy improbable en el estado actual de reposo de la tierra". *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*. Cap. II, Libro I. Hasta el tiempo de Irving se usaban indistintamente los nombres de istmo del Darién o istmo de Panamá para designar lo que hoy es únicamente conocido con este último nombre. El nombre de Darién se aplica ahora a la región comprendida entre los golfos de Urabá y San Miguel.

(**) La Historia atribuye a Lope de Olano el descubrimiento, en 1510, de la desembocadura del Chagres; pero por conjeturas vero-

que había ganado para sus compatriotas adoptivos el derecho de comerciar con el Oriente. Su segundo viaje a América no tuvo por objeto descubrir un paso. El creía firmemente que había arribado a la costa asiática, y así sólo intentaba hacer una más detenida exploración de ella.

Otros exploradores pertenecientes a las tres naciones interesadas en esta empresa siguen las huellas de Colón en busca del estrecho imaginario. Yáñez Pinzón, capitán y propietario de "La Niña", recorre gran parte del litoral de Sur América llegando en su viaje hasta la boca del Amazonas y precediendo a Cabral en el descubrimiento del Brasil. Sebastián Cabot sigue el derrotero de su padre con el deseo de hallar para los ingleses un paso más al norte. Portugal envió dos expediciones al mando de los heroicos hermanos Corterreales, quienes descubrieron el Labrador y exploraron la costa septentrional de Norte América, en cuyos brumosos mares desaparecieron sin dejar rastro alguno. Juan de la Cosa, Ojeda, Américo Vespucio y Balboa exploraron con ese mismo objeto parte de la garganta ístmica de América. (*) Y era tal la seguridad en la existencia de esa vía marítima que los geógrafos de la época no vacilan en marcarla en sus curiosos y enredados mapamundis, como aparece en el de John Ruysch, el más antiguo monumento de la geografía de América, y en el célebre de Waldseemuller, impresor alemán, dibujado con los informes geográficos suministrados

símiles algunos historiadores identifican la desembocadura de este río con el Peñón de don Fernando, en donde Colón, en 1503, buscó abrigo contra una tempestad que se desató a su salida de Portobelo. A este río llamaron de "Lagartos" o sea como explica Gómara, "peces crocodillos, que comen hombres".

(*) Don Justo Zaragoza, en su Introducción a las obras de Alsedo y Herrera, escribe: "Entre ellos (los descubridores) Vasco Núñez de Balboa se dirigió a la parte más estrecha del continente o istmo de Panamá buscando, como otros muchos, el canal de comunicación con otro mar que debía existir, según expresaban las capitulaciones entre los Reyes Católicos y Pinzón, firmadas en Burgos en marzo de 1508".

por Américo Vespucio y que con tanta injusticia histórica había de decidir del nombre del Nuevo Mundo. (*)

El descubrimiento del Mar del Sur acrecentó el deseo de encontrar la ilusoria ruta. (**) Cúpole a Balboa el honor de haber sido el primero que envió sus barcos a través del Istmo, hazaña que no vacila el mencionado Irving en considerarla como una de las más audaces de la conquista de América. Se ha conjeturado, con verosimilitud, que cuando Balboa contempló desde “un pico del Darién” (***) la enorme extensión del Pacífico, al considerar su fatigosa marcha a través del Istmo y el estrecho relativamente corto que separaba a este océano del que acababa de dejar, debió de pensar

(*) Los geógrafos de Saint Dié (Francia), debido al mapa-mundi de Waldseemuller, popularizaron el nombre de América aplicado al Nuevo Mundo. He aquí el acta de bautizo: “Non video cur quis jure vetet ab Americo inventore, sagascis ingenii viro, Amerigen quasi Americi terrem sive American dicendam”. El citado Zaragoza, calificando de atentados contra la libertad humana las leyes de *Repartimientos* sugeridas por Colón, atribuye a castigo “impuesto por la ley universal de las compensaciones, el negarle las circunstancias dar su nombre a las tierras cuyo descubrimiento le conquistó gloria perdurable; tierras que después de recibir los de Colúmbicas, Atlánticas, Isabélicas e Indias vinieron a tener el definitivo de Américas, por el aventurero italiano Amerigo Vespucci que supo explotar bien, con descripciones más o menos fantásticas circuladas en Europa, los viajes hechos a algunas partes del nuevo mundo que su compatriota había dado a conocer”.

(**) “Era opinión que lo había (el estrecho) desde que Cristóbal de Colón descubrió tierra firme; y más de cuando Vasco Núñez de Balboa halló la otra mar, viendo cuán poco trecho de tierra hay de Nombre de Dios a Panamá”. Gómara. *Conquista de México*.

(***) John Keats, en uno de los versos más inspirados de la lírica inglesa comete el increíble error de atribuir a Cortés el descubrimiento del Pacífico:

“Or like stout Cortes when with eagle eyes
He star'd at the Pacific—and all his men
Looked at each other with a wild surmise—
Silent, upon a peak in Darien.”

Se ha dicho con verdad y humorismo que Balboa es más conocido en las aulas universitarias de los pueblos ingleses por este error de Keats, que por su inmortal descubrimiento.

en la posibilidad de abrir un canal que uniera las aguas tan cercanas.

Pocos años después de este trascendental descubrimiento, Pedrarias Dávila fundaba la ciudad de Panamá, en la costa del Pacífico, y poblaba la de Nombre de Dios, en el Atlántico, como terminales del camino interoceánico que más tarde hizo construir "con gran fatiga y maña, por ser de montes muy espesos y peñas", como dice el historiador López de Gómara. Desde entonces quedó establecido el tráfico entre los dos océanos, honor que pertenece a Pedrarias, ese Caín de la historia primitiva del Nuevo Mundo, quien, por razones de ambición y dominio sobre el Istmo, cometió el primer crimen jurídico en América al ordenar la decapitación del inmortal Balboa. Cuatro siglos más tarde, y por estas mismas razones, otro crimen jurídico despojaría a Colombia de esa faja de tierra para realizar lo que los conquistadores no encontraron: el estrecho de Panamá.

En 1516, Díaz de Solís, en busca del imaginario paso, descubrió el río de la Plata. Remontó sus corrientes y terminó su odisea devorado por los indios. Hernán Cortés, basado, según se dice, en planos suministrados por Moctezuma, exploró en aquel tiempo el Istmo de Tehuantepec, proponiéndose encontrar lo que él llamaba el "secreto del estrecho". Este era el gran objeto a que aspiraban todas las empresas náuticas de España, ya que para aquella época los portugueses se satisficieron con el monopolio de la ruta por el Cabo de la Buena Esperanza, mientras los ingleses concretaron todos sus esfuerzos en descubrir el llamado paso del Noroeste, o sea la comunicación por los mares septentrionales de América.

El portugués Magallanes, basándose en suposiciones geográficas sobre la forma de los continentes, salió, bajo bandera de España, con rumbo a las Molucas o islas de la Especificería, que en aquel tiempo habían adquirido una maravillosa reputación de riquezas. Y encontró el estrecho de comunicación entre los dos océanos; pero en el extremo sur del continente. Este descubrimiento alarmó a los portugueses,

quienes, inclusive el gran Camoens, nunca le perdonaron a su compatriota el haberles señalado a sus rivales la puerta por donde fueron a disputarles lo que ellos supusieron dominios inaccesibles para las otras naciones. Este descubrimiento, empero, no resolvió el problema; antes bien avivó en los exploradores españoles el deseo de hallar una ruta más convenientemente situada.

Gil González Dávila, por mandato del Consejo de Indias, equipó una expedición con el fin de buscar en Centro América un estrecho de comunicación marítima que, según lo afirmaban muchos pilotos, debía de existir en aquella región. Obtuvo para ello una cédula real en la cual se le ordenaba al gobernador Pedrarias que le entregase con tal objeto los navíos que Balboa había construído en el Pacífico para la expedición al Sur que proyectaba y los cuales le fueron embargados por dicho gobernador. Cuando éste recibió la cédula la besó varias veces, se la colocó sobre la cabeza diciendo que con suma reverencia cumpliría el mandato de su rey y natural señor, a quien Dios pluguiera hacer vivir y reinar por luengos y felices años. Sin embargo, Pedrarias que, como buen español, parecía tener como lema "se obedece pero no se cumple", rehusó acatar las órdenes del Rey, por lo cual Gil González determinó construir en Acla otros navíos haciéndolos transportar, a imitación de Balboa, a través del Istmo en hombros humanos. Este esfuerzo titánico le resultó infructuoso, pues la madera se pudrió durante el penoso viaje. Decidió entonces ganarse la buena voluntad de Pedrarias, a quien invitó a entrar en la empresa, para lo cual se valió de un pretexto que refiere el historiador Fernández de Oviedo y que califica de *donoso*: Le pidió que le vendiera un negrillo volatín ofreciéndole trescientos pesos por él, o sea tres veces más de lo que valía ese esclavo, de quien ninguna necesidad tenía Gil González. Se convino en que el valor de esa venta era la parte con que contribuiría Pedrarias a la empresa del descubrimiento. Así, pues, en los barcos construídos por el infortunado Balboa, Gil González zarpó de Panamá con rumbo a Centro América, descubriendo en este viaje el lago de Nicaragua, que él creyó

era el tan buscado estrecho. Desde entonces el río San Juan, o el saguadero, como lo llamaban los españoles, fué explorado muchas veces por creerse una posible ruta de comunicación marítima.

Pero el más interesado en esa inútil diligencia es Hernán Cortés, quien, después de haber sojuzgado a México, consagra todos sus esfuerzos al logro de este objeto. En su correspondencia con Carlos V, especialmente en su carta cuarta, nos muestra cómo ese descubrimiento era su preocupación suprema. Así le escribe al Emperador: "Mas como yo sea informado del deseo que Vuestra Majestad tiene de saber el secreto de este estrecho, y el gran servicio que en le descubrir su real corona recibiría, dejo atrás todos los provechos e intereses que por acá me estaban muy notorios, por seguir este otro camino". En otra parte dice: "Es la cosa que yo en este mundo más deseo topar, por el gran servicio que se me representa que de ello Vuestra Cesárea Majestad recibiría". Por orden del Emperador prepara sendas flotas en el Pacífico y en el Atlántico con el fin de buscar el tan deseado estrecho. "Si lo hay, dice, no se puede esconder a éstos por la mar del Sur, y a los otros por la del Norte". El deseo de este descubrimiento constituye en el Gran Conquistador una idea fija, una verdadera obsesión de la cual no estaba exento el gobierno de España que ordenaba expediciones tras expediciones con ese quimérico fin.

Cuando las flotas de Cortés recorrían los dos grandes océanos en direcciones opuestas, salía de Francia una expedición al mando de un florentino, Giovanni de Verrazzano, quien iba con el objeto de encontrar un paso que, al través de la América, le diera acceso hacia la China. Esta expedición, la primera que Francia enviaba al Nuevo Mundo, fué patrocinada por Francisco I, quien naturalmente estaba celoso de las conquistas de su gran rival, como sarcásticamente lo expresa en carta dirigida al Emperador: "Vuestra Majestad y el Rey de Portugal os habéis repartido el mundo, sin ofrecerme a mí una parte. Mostradme, os ruego, el testamento de nuestro padre Adán a fin de que yo pueda juzgar si él realmente os ha constituido sus

herederos universales". Verrazzano llegó a la extremidad de Delaware que termina en una angosta península que separa la bahía de Chesapeake del Atlántico. El creyó que esa bahía, conocida después con el nombre de *Mare di Verrazzano*, era el mar del Sur, y que la angosta faja que tenía en frente era el istmo. Así, a lo menos, lo muestra un mapamundi de la época en el que se marca una línea de puntos pasando por el istmo hasta la China, con esta inscripción: *El Viazo de Fransa*. De una ilusión semejante sufrió Cartier, quien creyó haber descubierto el estrecho entre la isla de Anticosti y el Labrador. Verrazzano descubrió en este viaje la bahía de Nueva York, en donde se levanta un monumento a su memoria.

Esteban Gómez, piloto portugués que acompañó a Magallanes en el descubrimiento del estrecho de su nombre de donde desertó, fue a buscar a Terranova, llamada tierra de los bacalaos, un paso para el Oriente. Como sus antecesores, Gómez no encontró el estrecho, y raptando tantos indios cuantos cabían en su navío, regresó a la Coruña, de donde había zarpado. "Cuando entró dijo que traía *esclavos*; un vecino de allí entendió *clavos*, que era una de las especias que prometió traer. Corrió la posta, y vino a pedir albricias al Rey de que traía clavos Esteban Gómez", lo que indicaba que había descubierto el estrecho que conducía a las islas de la Especería. "Rieron mucho las albricias y perdieron la esperanza del estrecho que tanto deseaban", comenta López de Gómara, quien refiere este cómico incidente que no es el único en la historia de la comunicación interoceánica.

Muchos nombres más habría que agregar a esta ya larga lista de exploradores empeñados en buscar lo que sólo existía en su imaginación. Según el geógrafo e historiador Ramusio, este descubrimiento Dios lo debía tener reservado para algún gran príncipe, dándole con ello más gloria de la que se obtiene en las guerras que continuamente están destruyendo a Europa. Era el fuego fatuo de los navegantes. "No podía aceptarse, dice Prescott, que la naturaleza hubiese hecho algo tan aparentemente perjudicial a los inte-

rese humanos como interponer, a lo largo del gran continente, una barrera a la comunicación de las aguas adyacentes". Puede decirse que el deseo de hallar esa ruta imaginaria estimuló las exploraciones marítimas tanto como la leyenda del Dorado estimulaba en ese tiempo las terrestres.

Después de tantas exploraciones infructuosas, los españoles comenzaron a convencerse de que la naturaleza había abortado en su intento de formar un estrecho en la garganta ístmica de América. Así lo dice el historiador Fernández de Oviedo: "Y el estrecho que hay los que en aquellas partes hemos andado, más creemos que debe ser de tierra que no de agua, porque en algunas partes es muy estrecha".

Sólo, pues, quedaba el estrecho de Magallanes como la única vía marítima de comunicación entre Europa y el Asia al través del Nuevo Mundo. Sin embargo, esta ruta era demasiado larga y ofrecía, además, serios peligros para su navegación, como quedó demostrado con los reveses que sufrieron unas tras otras las cinco expediciones que, de 1523 a 1544, enviaron los españoles con el fin de fortificar el paso. Estas repetidas desgracias los obligaron a prescindir por completo de la navegación del estrecho, viniéndose con el tiempo a dudarse hasta de su existencia o a conjeturarse que había sido destruído por un cataclismo. Todas estas conjeturas las enumera don Alonso de Ercilla en su *Araucana*. (*)

Los estragos de Drake en las costas de Chile y del Perú a fines del siglo, vinieron a desengañar bruscamente a los españoles de este nuevo error o cándida creencia.

(*) "Por falta de pilotos, o encubierta causa, quizá importante y no sabida, esta secreta senda descubierta quedó para nosotros escondida, ora sea yerro de la altura cierta, ora que alguna isleta removida del tempestuoso mar y viento airado, encallando en la boca, la ha tapado."

Ercilla, Canto 1.

II

EL PRIMER PROYECTO DE CANAL Y LAS ÚLTIMAS EXPLORACIONES EN BUSCA DEL ESTRECHO

Cuando se convencieron los españoles de que, por lo menos en la región ístmica de América, no existía la tan buscada vía natural interoceánica, concibieron el grandioso proyecto, digno de la España de entonces, de abrir un canal que corrigiera el defecto de la naturaleza. (*) Y es curioso observar cómo, según los historiadores de esa época, se señalan desde un principio las cuatro grandes rutas que fueron objeto de controversia hasta nuestros tiempos: Panamá, Darién, Nicaragua y Tehuantepec. (**) Si las circuns-

(*) “Qué bella y majestuosa se nos presenta España en el siglo XVI! Nunca el mundo había presenciado tanta energía, actividad o fortuna. Suya era la voluntad que no encontraba obstáculos. Ni los ríos, ni los desiertos, ni las montañas,—mucho más altas que las de Europa,—detenían a sus hijos. Ellos construían grandes ciudades; como en un abrir y cerrar de ojos sacaban sus flotas de las mismas selvas. Un puñado de hombres conquista imperios. Parecían de una raza de gigantes o semidioses. Hubiera podido imaginarse que todo el trabajo necesario para juntar climas y mares se hubiera hecho como al conjuro mágico de las palabras de los españoles, y puesto que la naturaleza no dejó ningún paso por el centro de la América, tanto mejor para la gloria de la raza humana; ellos tratan de corregir el defecto con una apertura artificial”. Chavalier. *L'Istme de Panamá*.

(**) López de Gómara y Oviedo enumeran las rutas más o menos en las siguientes palabras de Herrera: “Este paso se debía de hacer

tancias de la época, unidas a una política exclusivista, impidieron a España el haber realizado obra de tan magna importancia universal, cábele a ella, sin embargo, la gloria de haber sido la genitora de la idea que vino a culminar cuatro siglos más tarde.

A Alvaro de Saavedra y Cerón, un pariente de Hernán Cortés, se le atribuye el honor de haber sido el autor del primer proyecto de canal. Esta afirmación parece basarse exclusivamente en la autoridad del escritor portugués Antonio de Galvao, quien dice que a Saavedra le sorprendió la muerte cuando, a su regreso de las Molucas, a donde había sido enviado por Cortés, venía con el propósito de obtener que el Emperador mandase abrir Castilla del Oro y Nueva España de mar a mar. (*) No creemos que esta frase ofrezca suficiente fundamento histórico para considerar a Saavedra como el autor del primer proyecto de canal. Ni López de Gómara, en quien parece basarse la mayor parte de la información histórica española de Galvao; ni Fernández de Oviedo ni Herrera mencionan este proyecto, no obstante que todos ellos demuestran un vivo interés por la comunicación intermarina. Hay mucha confusión en este asunto y varios nombres se han citado como autores de este primer proyecto. (**)

en tierra firme de Indias, abriendo de un mar a otro por una de cuatro partes, o por el río de Lagartos, que corre en la costa de Nombre de Dios, naciendo en Chagre, cuatro leguas de Panamá que se andan con carretas; o por el desagadero de la laguna de Nicaragua por do suben y bajan grandes barcas, y la laguna no está del mar sino tres o cuatro leguas: por cualquiera de estos dos ríos está guiado y medio hecho el paso. También hay otro río de la Veracruz a Tecoantepec, por el cual traen y llevan barcas los de la Nueva España; del Nombre de Dios a Panamá”.

(*) “Tornarao a Maloco assaz tristes, por Sayavedra ser fallecido, do qual diziam que lavava en propósito de fazer com o emperador, que mandase abrir esta terra de Castilla do Ouro & Nova Espanha de mar a mar”. Galvao. *Descubrimientos*.

(**) Don Cirilo Alexandre, en la Memoria que presentó al Congreso Geográfico de Madrid en 1894 y de que da cuenta el Diccionario

Sea de ello lo que fuere, creemos con Chevalier y Belly, autores de sendas obras intituladas ambas "L'Istme de Panama", que hay que remontarse hasta Cortés para encontrar el origen de la idea de la unión de los dos mares. Por lo demás, no es aventurado suponer, dado el interés tan señalado que el ilustre Conquistador mostraba por este asunto, que recomendara a Saavedra, su pariente, el estudio del proyecto. Chevalier afirma que Cortés estableció, aunque imperfectamente, la comunicación interoceánica por Tehuantepec, "por medio de una vía que unía los ríos Chimalapa, al sur, y Coatzacoalcos, al norte", y Belly habla de una memoria que Cortés envió al gobierno de Madrid y que es lo primero que se haya escrito sobre la materia.

Debido al descubrimiento del Perú, cuyas riquezas sobrepasaron los sueños de la avaricia, la región ístmica de América adquirió una enorme importancia para España. El oro del imperio de los Incas relegó a plano inferior las remotas riquezas del Oriente. Ya no se pensó en una ruta con el único objeto de facilitar el comercio de las especias, sino principalmente para transportar los preciosos metales que de Sur América se enviaban a llenar las arcas reales de Madrid.

Panamá, casi con absoluta prescindencia de las otras, fué desde un principio la ruta preferida. Era ella el portal para ir al Perú, la llave del mar del Sur. Era, pues, natural que esa vía fuese objeto preferente de estudios como una

Enciclopédico Hispano-Americano de Montaner y Simón, dice que el primer proyecto de canal se debe a Angel Saavedra. Tanto este proyecto, como otro hecho por Sandoval, agrega, fueron presentados al Emperador, quien no les dio importancia alguna. Si hemos de dar crédito al navegante portugués citado, el señor Alexandre sufre una equivocación. En el Índice Enciclopédico de la "Compilation of the messages and papers of the Presidents", publicado por el Bureau of National Literature, de Nueva York, se dice que el primer proyecto de canal se debe a Hernando de la Serna. El autor del Índice probablemente quiso aludir a la exploración que de todo el curso del río Chagres hizo de la Serna en 1527 con el fin de decidir acerca de su navegabilidad, según fué comisionado para ello por el Gobernador de Castilla del Oro, quien, a su turno, obedecía órdenes reales.

posible comunicación interoceánica, no tanto por ser la más antigua y corta, sino particularmente por aprovechar el curso del río Chagres que, naciendo a pocas leguas del Pacífico, desemboca en el Atlántico.

El Licenciado Gaspar de Espinosa, quien suministró los fondos para el descubrimiento del Perú, escribe al Emperador: “El camino de Nombre de Dios acá, aunque es muy corto, es muy trabajoso. El Chagres se navegará a muy poca costa, y será lo más hermoso y útil del mundo... Podría hacerse acequia del agua del Chagres, y que se navegase.” Estas palabras en que proféticamente se señala la utilidad del Chagres y se esboza de una manera breve y ruda la grandiosa obra del Canal de Panamá como fué llevada a cabo por los Estados Unidos, motivaron la Cédula real dada en Toledo en 1534, por la que se ordenaba al Gobernador de Castilla del Oro para que personas expertas vieran “la forma que podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares”.

El adelantado don Pascual de Andagoya, en su carácter de teniente de Gobernador, fué comisionado para estudiar el terreno entre el Chagres y la costa del mar. En una carta escrita desde Nombre de Dios al Emperador emitió su dictamen en la siguiente forma: “La Cédula para ver cómo se puede juntar esta mar con la otra procede de aviso dado sin conocimiento. Con todo el dinero del mundo no se saldría con ello, cuanto más con la ayuda de los vecinos de aquí. Lo útil es limpiar el Chagres por do se puede ir a la Sirga, tanto que faltarán hasta Panamá sobre cinco leguas, las cuales se pueden hacer de calzada”.

López de Gómara, el autor de la *Historia de las Indias* tantas veces citado, toma sobre el asunto un punto de vista diferente. Recordando cómo muchos potentados en la antigüedad pensaron en abrir canales intermarinos, anima al Emperador a llevar a cabo este proyecto, “el cual no solamente será provechoso, empero honroso para el hacedor”. Después de señalar las cuatro rutas posibles arriba mencionadas, escribe las siguientes palabras dignas de recordarse: “Dadme quien lo quiera hacer que hacerse puede; no falte

ánimo, que no faltará dinero, y las Indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la Especería, para la riqueza de las Indias y para un rey de Castilla, lo posible es poco”.

El dictamen de Andagoya, fundado sobre razones de carácter práctico, hizo que se abandonara por entonces el proyecto de la apertura de un canal por Panamá y, siguiendo sus consejos, se pensara en el plan de limpiar el Chagres y construir un camino desde el punto en que deja de ser navegable hasta la ciudad de Panamá. Este plan ya antes había sido considerado por la Corte de Madrid. Por otra parte, un misionero franciscano conocido con el nombre de fray Toribio Motolinia, quien estuvo pensando en la posibilidad de abrir un canal entre la laguna de León y el Pacífico, inició, fundado quizás en una antigua teoría, la idea de la diferencia de nivel entre los dos océanos, ilusión que prevaleció durante tres siglos, sustentándola todavía el sabio Humboldt. (*) Se creyó entonces que el mundo se anegaría con la unión de los dos mares.

Todos los esfuerzos de España se dedicaron entonces a acondicionar el Chagres para la navegación y a construir un camino para el trayecto restante a Panamá. Este proyecto se consideró como la mejor y más práctica solución del problema. Fray Tomás de Berlanga, Obispo de Panamá, en una carta escrita al Emperador, en que después de decirle que el Istmo “es la cumbre del mundo”, le urge para realizar este proyecto. “Si este paso se remedia no hay necesidad de buscar otro estrecho porque V. M. será señor de un gran mundo como el que en esta mar del Sur se descubre”. El historiador Fernández de Oviedo no es menos entusiasta: “Mire V. M. qué maravillosa cosa y grande disposición hay para lo que es dicho, que aqueste río Chagres,

(*) La idea de la diferencia de nivel entre el Atlántico y el Pacífico fué combatida por don Jorge Juan. Humboldt creyó que el Atlántico era un poco más alto que el Pacífico, o sea al revés de lo que se creía entonces.

naciendo a dos leguas de la mar del Sur viene a meterse en la del Norte. Este río corre muy recio, y es muy ancho y poderoso y hondable y es tan apropiado para lo que es dicho”.

Como resultado de estos estudios e informes, el Chagres vino gradualmente a usarse para el transporte entre los dos mares, quedando durante tres siglos,— hasta la construcción del ferrocarril,— como la única vía transcontinental en América.

En este tiempo todavía se abrigaba la esperanza de encontrar alguna vía de comunicación interoceánica. García de Lerma, Gobernador de Santa Marta, escribe al Emperador: “Se tiene muy averiguado que por este río grande de la Magdalena se descubrirá camino para la mar del Sur.” (1534). Más adelante veremos cómo la creencia en la comunicación de los dos mares por medio de algún lago o río reemplazó a la del estrecho.

Varias solicitudes se hicieron a Carlos V para la construcción de caminos o arreglos de pasos de mar a mar en diferentes puntos de la región ístmica. El pueblo de Castilla del Oro se opuso a todo proyecto que tendiera a mermarle el tránsito de su comercio, y así la puerta del Pacífico permaneció siempre en Panamá.

Felipe II quiso continuar la obra de su padre ayudado por las luces de Juan Bautista Antonelli, grande ingeniero italiano, constructor de la mayoría de las fortalezas españolas en América. En 1586 fué enviado por el rey para inspeccionar los puertos del Caribe, y por su consejo, la ciudad de Nombre de Dios se trasladó a Portobelo. En ese tiempo también se enviaron dos ingenieros flamencos para estudiar la posibilidad de un canal; pero ellos conceptuaron que las dificultades eran insuperables. “Por otra parte, dice don Antonio de Alsedo, el Consejo de Indias representó los peligros que se seguirían a la Monarquía por cuya razón mandó aquel

monarca que nadie propusiese o tratase de ello en adelante, so pena de la vida". (*)

Los motivos para este edicto son sencillamente políticos, o mejor dicho, económicos. España desconfiaba de las otras naciones rivales y quería tener ocultas al mundo las riquezas de sus colonias en el Pacífico. El Istmo, con sus montañas infranqueables, era el mejor guardián de los tesoros de Sur América. Más adelante veremos cómo ellas no fueron suficientemente poderosas para detener, en el siglo siguiente, a los bucaneros y piratas, quienes, secundados por los nativos, adquirieron la costumbre de atravesar el Istmo y equipar en el Pacífico expediciones que causaron gran daño al comercio de España. Esto parece justificar la actitud de Felipe II para haberse opuesto a todo proyecto que tendiera a dar facilidades en el transporte de mar a mar.

El pensamiento de declarar inviolable el Pacífico había sido acariciado antes de este edicto, aún por hombres que no eran adversos a la comunicación interoceánica. El citado Espinosa decía a la corte de Madrid: "Parece inconveniente

(*) *Diccionario Geográfico e Histórico de las Indias Occidentales*. Tomo II.— Lucien N. B. Wyse, en su libro *Le Canal de Panama*, dice que escudriñó los archivos de España y de la Nueva Granada, buscando en vano este edicto del Rey. Cree que Alsedo se confundió con un decreto expedido por Felipe IV en 1719 y por el cual, para evitar el contrabando a la aduana de Cartagena, se prohibió bajo pena de muerte la navegación del Atrato. No es presumible que Alsedo hubiera incurrido en esta equivocación por cuanto él mismo menciona este decreto y aboga porque, con ciertas restricciones, se permita de nuevo la navegación de dicho río. Don Dionisio de Alsedo y Herrera, padre de don Antonio, en nota oficial como Gobernador de Panamá en 1743, habla de las facilidades que para la comunicación de mar a mar ofrece el río Atrato, "por cuya razón se prohibió con rigurosas penas su entrada y navegación". Afirma el distinguido gobernante y escritor que en 1679 pasaron por este río de un mar a otro los "archipiratas Juan Guartem, Eduardo Blomar y Bartolomé Charpes" que es como españoliza los nombres ingleses de Watling, Bowman (?) y Sharp, quienes fueron enjuiciados por sus crímenes ante la Audiencia del Virreinato, y como no los pudieron capturar para que sufrieran en persona el justo castigo, fueron quemados en efígie en Santafé de Bogotá, mientras los originales aún estaban cometiendo sus depredaciones en ambas costas del Istmo.

abrir otra puerta que ésta (Panamá) para la mar del Sur. La riqueza del Perú hará tanto ruido que todos los príncipes del mundo pondrán los ojos en ello". Y en una Cédula Real de 1535, enviada a Barrionuevo, Gobernador de Castilla del Oro, se le dice: "En servicio os tengo el aviso que me dais que os parece convenir estorbar que por el estrecho no fuesen ningunos navíos, porque sería abrir la puerta a los portugueses y aún a los franceses, y que antes se debiera poner orden en la guarda de este estrecho."

Hay quienes hayan visto en la orden de Felipe II un brote de fanatismo religioso porque dizque su oposición a la apertura del Istmo se fundaba en el versículo bíblico de que "el hombre no debe separar lo que Dios ha unido" (San Mateo, cap. 19, v. 6). Esta interpretación es claramente inexacta, aunque no es quizás aventurado conjeturar que para efecto de asegurar el estricto cumplimiento del edicto se diese para ello un motivo religioso, muy propio de la época. Así por lo menos se expresa el padre jesuíta Acosta, autor de la *Historia Natural y Moral de las Indias*: "Algunos tachan el proyecto, dice, porque con él se anegaría la tierra, pues quieren decir que el un mar está más bajo que el otro. Mas para mí tengo por cosa vana tal pretensión, aunque no hubiese el inconveniente que dicen, el cual no tengo por cierto; pero tengo para mí que ningún poder humano bastaría a destruir el muro fortísimo que Dios puso entre los dos mares, de montes y peñas durísimas que bastan a contener la furia de las aguas. Y cuando fuese a hombres posible, sería a mi parecer muy justo temer el castigo del Cielo por querer enmendar las obras que el Hacedor, con sumo acuerdo y providencia, ordenó en la fábrica de este universo".

Algunos años después del cambio de Nombre de Dios, llegó a Portobelo Samuel de Champlain, el célebre fundador de Quebec, quien había sido enviado por el rey de Francia para que le rindiera un informe sobre las colonias españolas en el Caribe. En Portobelo vio la manera como los españoles transportaban mercaderías de mar a mar, lo que motivó el siguiente comentario: "En este lugar de Panamá se reúne

todo el oro y la plata que viene del Perú. Se transportan estos metales por un río que viene de las montañas y que desemboca en Portobelo, río que dista cuatro leguas de Panamá. Se puede juzgar que si se cortan estas cuatro leguas, se podría pasar de la mar del Sur al océano de este lado". (*) Después de su visita al Istmo, Champlain, fundándose en relatos de los indios, creyó que existía un paso interoceánico a través de Norte América, valiéndose del río San Lorenzo, de los grandes lagos y de un río (el Colorado) que desemboca en el Mar Rojo de California, como se llamaba entonces al golfo del mismo nombre. Tanto se contaba con la existencia de esta ruta que, como las anteriores, fué marcada en las cartas geográficas de entonces. Champlain nos hace una interesante y curiosa narración referente a un hombre llamado Nicolás de Vigneau, a quien había conocido en París y quien hablaba de un viaje que dizque había hecho al mar del Norte por el río Ottawa, el cual, decía, nacía en un lago que desembocaba en el mar. "En consecuencia, escribe Champlain, le pedí que me dijera la verdad con el fin de informar al rey, y le amonesté que si me decía una mentira era como ponerse el dogal al cuello, prometiéndole, por otra parte, una buena recompensa si su relato era verdadero. El me volvió a afirmar lo que decía con más vehementes juramentos que antes, y, con el fin de desempeñar mejor su papel, me dio una descripción de esas regiones". Champlain se dio prisa de informar a las autoridades francesas, quienes le urgieron para

(*) Cuando Champlain hizo la observación arriba copiada, hacía más de medio siglo que los españoles habían señalado a Panamá como una de las posibles rutas interoceánicas; Andagoya, por mandato del rey, había estudiado las posibilidades de un canal; se había explorado el Chagres varias veces, y se había, en fin, discutido en España esta materia hasta el extremo de prohibirse hablar más acerca del proyecto. Después de todos estos numerosos antecedentes llega Champlain a Portobelo, habla de cortar las cuatro leguas de tierra que hay entre el Pacífico y el Chagres, y entonces el señor Ch. de la Roncière, historiador de la Marina Francesa, en un folleto intitulado "Ce qu'ont fait en Amérique les français", afirma oronda y patrióticamente: *Et pour la première fois, en 1600, fut émise par un Français l'idée qu'on pourroit percer cette mince langue de terre" !!!*

que visitara en persona esos lugares. No aguardó segunda invitación, y tomando a Vigneau, zarpó con rumbo al Canadá. Es ocioso advertir que hechas las exploraciones del caso, no encontraron la ruta de que había hablado Vigneau, cuya vida salvó la magnanimidad de Champlain.

Historias semejantes, productos de alucinación o de malicia, abundan en los siglos XVI y XVII. Juan de Fuca, cuyo nombre verdadero era Apostolos Valerianos, nativo de Grecia, habló de un estrecho de comunicación interoceánica que había descubierto en América. Ese estrecho, que hasta hoy lleva su nombre adoptivo, no era sino el brazo de mar que da entrada a la ciudad de Seattle, en el Estado de Washington, que él fué el primero en explorar bajo la bandera de España. Juan de Ladrillero hizo una declaración jurada en 1584 en la que refería el viaje que había hecho en aguas americanas, en donde había sabido de la existencia de un estrecho situado cerca de 800 leguas al norte de Compostela, en la costa oeste de México. Se dice que Felipe III encontró oculto en los archivos reales un relato de unos individuos que fueron empujados por una tormenta a una gran bahía de Terranova, de donde después de estar vagando por algún tiempo, pudieron salir al océano Pacífico. El rey, intrigado por esta narración, envió a Sebastián de Vizcaíno a explorar la costa del Pacífico con el fin de buscar el estrecho por donde pasaron aquellos marinos. Vizcaíno ascendió la costa de California hasta un punto que él llamó Cabo Blanco. El informe que este explorador rindió se consideró muy prometedor porque algunos comentaristas expresan la creencia de que al fin se había encontrado el tan deseado estrecho. Posteriormente muchos exploradores se empeñaron en buscar este estrecho imaginario a que dieron el nombre misterioso de Anián y que suponían se hallaba situado en la costa de California, a cuyo territorio lo designaban a veces con aquel nombre. Se suponía que Anián era una conexión del Paso del Noroeste, teniendo, por consiguiente, una íntima semejanza con el estrecho de Bering, descubierto muchos años después, y el cual por largo tiempo se designó con aquel nombre. En 1616, año en que los holandeses descu-

brieron el cabo llamado impropriadamente de Hornos, (*) en las instrucciones reales dadas al Gobernador de Castilla del Oro se le dice que es cosa cierta que el mar del Sur se comunica con el del Norte, y que el paso está situado en la ensenada de Acla, “treinta leguas a sotavento de Cartagena, por las desembocaduras de los ríos Daciel y Damaquiel”. De más está agregar que, hechas las exploraciones de ambas costas del Darién, los resultados fueron negativos.

Nos alargaríamos demasiado si fuésemos a dar aunque somera noticia de las exploraciones de John Davis, Frobisher, Baffin y muchos otros ingleses empeñados en descubrir un paso hacia el Oriente por entre los mares septentrionales de Norte América. Posteriormente el problema cambió de aspecto, pues se concretaron los esfuerzos a buscar la comunicación interoceánica valiéndose de los ríos y lagos. Las más famosas de estas exploraciones fueron las realizadas por Henry Hudson, quien intentó todos los medios posibles para llegar al océano occidental. Exploró el río que lleva su nombre con el fin de cerciorarse de si tal río tenía su nacimiento en el Pacífico. Los colonos de Virginia, entre quienes se contaba el célebre John Smith, tenían instrucciones oficiales de buscar el paso por medio de algún río. Se creyó que éste, basado en informes dados por los indios, había descubierto el paso tan buscado, noticia que causó gran sensación en Inglaterra. La fe en la existencia de un río o mar interior de donde se pudiera seguir al Oriente se transmitió, como la antorcha de los correos antiguos, de unos exploradores a otros hasta mediados del siglo XVIII, como lo atestiguan los nombres de Louis Jolliet, Greyselon du Luth, La Verendrye y las famosas expediciones que los jesuitas hicieron en el Misisipí y en los grandes lagos de Norte América.

(*) Los descubridores de este cabo lo llamaron “Hoorn” en honor de la ciudad holandesa donde organizaron la expedición. La similitud del nombre ha hecho que en español se le llame “Hornos” quizá por estar en la Tierra del Fuego, y en inglés “Horn”, (cuerno) por la forma con que termina el continente.

Desde fines del siglo XVI, el padre Acosta arriba mencionado, escribía que “por ciertas semejanzas y conjeturas algunos afirman que hay otro estrecho en el Norte, al lado opuesto al de Magallanes”. Este era el llamado Paso del Noroeste y que, cuando había perdido toda su importancia para fines comerciales, fué descubierto finalmente en 1850 por el inglés McClure, quien pasó el mar de Behring a la bahía de Baffin, hazaña que en 1907 repitió Roald Amundsen en dirección contraria.

III

INGLATERRA, RIVAL DE ESPAÑA

Tan pronto como España hubo tomado posesión de casi toda la América, revelando al mundo las riquezas que encerraba, otras naciones europeas concibieron el proyecto de participar también en el reparto del nuevo continente o usufructuar al menos de su creciente comercio. Fué en Inglaterra donde más se manifestó ese sentimiento de envidia o rivalidad. Resentida de lo que creía el arbitrario reparto del Nuevo Mundo; incitada por el odio religioso de los puritanos y estimulada por la ambición de extender sus dominios más allá de los mares, Inglaterra, en tiempo de Isabel, apoya abiertamente a Drake, Hawkins, Cavendish y demás corsarios ingleses en los actos de hostilidad que ellos cometían contra España en sus dominios americanos. (*)

(*) A una de las quejas del Embajador español en Londres, la reina Isabel contestó: "Que los españoles mismos se habían buscado esos inconvenientes a causa de su severo e injusto trato en su comercio de América; que ella no podía entender por qué a sus súbditos, o a los de cualquier otro príncipe europeo se les debía impedir el tráfico en las Indias, puesto que ella no les reconocía a los españoles el título de propiedad del Obispo de Roma; ella sabía que no tenían ningún derecho sobre esas tierras sino el que nacía de la propia posesión; que el hecho de haber tocado aquí y allá sobre las costas y haberles dado nombres a unos pocos ríos y cabos, eran cosas insignificantes que no les podían dar derecho de propiedad sino sobre las partes que han colonizado y continúan habitando". William Camden. *Annals*.

Este antagonismo que se acentuó con los sucesores de Isabel, subió de punto durante la dictadura de Cromwell. Había heredado éste de los puritanos el odio contra España, considerada como baluarte del Catolicismo. En su imaginación, como en la de sus antepasados, destruir a los españoles era asestarle un golpe al Anticristo y trabajar por la propagación de la verdadera fe; pero so capa de religión se escondían sus verdaderos motivos, que no eran sino el resentimiento por el exclusivismo comercial que ejercía España en sus colonias de América y que él, a todo trance, deseaba romper en provecho de su país. Para llevar a cabo su ambición, Cromwell hace a España una exigencia que englobaba los dos sentimientos que le dominaban en este asunto: que los ingleses no fuesen sometidos a la Inquisición, y libertad de comercio para ellos en las Antillas y en el continente suramericano. Cuando el embajador español en Londres arguyó que tales exigencias equivalían a pedirle al rey de España sus dos ojos, Cromwell le contestó enviando una expedición que capturó Jamaica. (1655)

Esta anexión, la primera hecha por otra potencia en la parte integrante de la América, tenía por objeto principal y único ocupar una posición estratégica que capacitara a Inglaterra para dominar las rutas que seguían los galeones españoles y que al mismo tiempo fuera la base de operaciones para intentar apoderarse más tarde de alguna región del propio continente.

La importancia de la región ístmica, desde el punto de vista de la futura supremacía comercial y política, no podía pasar inadvertida a la reconocida sagacidad y previsión de los estadistas ingleses. Sir Walter Raleigh le escribe a la reina Isabel que con la captura del Istmo de Darién se le arrebatarían a España las llaves del mundo. El Istmo de Panamá fué, desde los tiempos de Drake y por espacio de dos siglos, objeto de las observaciones y hostilidades de la nación inglesa, sin distinción entre los tiempos de paz y de la guerra, como lo anotó Alsedo y Herrera. Jamaica fué la base en donde se equipaban todas las expediciones enderezadas a destruir o despojar el comercio de España en Amé-

rica y tratar de poner pie en el territorio que la naturaleza había señalado para la comunicación interoceánica.

A fines de 1670, Henry Morgan, con tropas de bucaneros reclutados en esa isla antillana con el apoyo del Gobernador Modyford, atravesó el Istmo aprovechando el río Chagres y capturó, saqueó e incendió la ciudad de Panamá considerada entonces como un emporio de riqueza. Durante un mes, el célebre pirata fué señor absoluto de la capital del Mar del Sur que, a no ser por el tratado de paz y amistad celebrado en ese mismo año entre los dos países rivales, hubiera caído para siempre bajo el dominio de Inglaterra. (*) Esta feroz hazaña, cometida por un inglés en violación del tratado, llenó de justa indignación a España que demandó el castigo del responsable. Morgan fué llevado preso a Inglaterra para responder del crimen de piratería; pero su arresto fué de corta duración. Muy pronto ganó el favor del rey, quien le dio un título nobiliario, viniendo finalmente a ser nombrado Gobernador de Jamaica, en donde murió rodeado de consideraciones. No de otra manera se había recompensado antes a Sir Francis Drake, quien se jactaba con sus actos piráticos de chamuscar las barbas del rey de España.

La hazaña de Morgan atrajo la atención de los bucaneros hacia las posibilidades de mayor saqueo y aventuras en las distantes regiones del Pacífico. Desde entonces fué práctica prevalente la de atravesar el Istmo para hacer excursiones piráticas en las posesiones españolas de la América del Sur. La más célebre de estas expediciones fué la llevada a cabo en 1680 por Sharp, Coxon, Harris y demás asociados entre los cuales se contaba a Lionel Wafer, Dampier y Exquemelin, quienes escribieron interesantes relatos de sus piráticas aventuras y valiosa información científica sobre el istmo americano. (**)

(*) Algunos historiadores opinan que el incendio de Panamá fué llevado a cabo por los españoles mismos, quienes prefirieron ver la ciudad en pavesas, antes que a un príncipe inglés coronado rey de Tierra Firme en la capital del Mar del Sur.

(**) Don Vicente Restrepo, colombiano, tradujo la obra de Lionel Wafer, a la cual añadió notas de mucho valor histórico y científico.

Ayudados de los indios darienes y de los negros esclavos fugitivos o *cimarrones*, quienes siempre fueron enemigos de España, y contando con la cooperación de los bucaneros de Jamaica y de otras partes de las Antillas, esos expedicionarios, como lo escribe Dampier, pensaron en el proyecto de establecer una colonia inglesa en el istmo de Panamá con el evidente designio de dominar las comunicaciones de mar a mar. También trataron de declarar independiente de España la región ístmica, apoyando al famoso cacique Andrés, a quien llamaban rey del Darién y a quien consideraban como el verdadero soberano de Panamá. Tal fué, a lo menos, la eficaz defensa que adujo el citado Sharp cuando, por exigencias de España fundadas en el Tratado de 1670, fué enjuiciado por sus actos piráticos en la América española.

Pero el primer intento serio y concreto para apoderarse de la región que la naturaleza parecía haber formado para facilitar el comercio de las naciones, fué el de William Paterson, célebre escocés, fundador del Banco de Inglaterra y quien había permanecido en varias partes de las Antillas en la triple condición, según se ha dicho, de clérigo, bucanero y comerciante. En Jamaica se relacionó con Dampier y Wafer, de quienes obtuvo valiosos informes referentes al istmo de Panamá. En el Darién encontró una región que hasta nuestros días ha permanecido habitada solamente por indígenas. Concibió la idea de establecer allí una poderosa colonia, convencido, como él decía, de que “esas puertas de los mares y llaves del universo capacitarían a sus poseedores para dar las leyes a los dos océanos y venir a ser los árbitros del comercio del mundo”.

Paterson ofreció primeramente su proyecto al gobierno inglés creyendo que Inglaterra, más que ninguna otra nación, se interesaría por dominar una ruta tan importante para el futuro comercio del mundo, acrecentando con ello su poderío colonial. Inglaterra, sin embargo, declinó la oferta. Después de varias tentativas infructuosas con otros gobiernos, Paterson, con mejor fortuna, logró interesar en su proyecto al gobierno de su patria. El parlamento escocés lo autorizó por ley para formar una compañía colonizadora

del Darién, a la cual se le hacían generosas concesiones obligándose a pagar, como tributo de vasallaje al rey, un barril de tabaco al año.

Aunque en aquel tiempo Escocia estaba separada de Inglaterra, tenían ambas, sin embargo, un mismo rey, —Guillermo III,— quien sancionó la ley escocesa. Se emitieron acciones por 600.000 libras de las cuales la mitad deberían ser suscritas en Escocia. Las acciones de Londres se suscribieron en nueve días. Con no menor rapidez suscribieron las suyas los escoceses no obstante el estado de pobreza que en aquel reino prevalecía entonces. Todos vieron en el proyecto de Paterson la realización de un sueño de riquezas. El celeberrimo John Law, entonces muy joven, confesó después que el entusiasmo con que se suscribieron las acciones de su compatriota, le sirvió de antecedente para iniciar en Francia, en un proyecto semejante, la desastrosa especulación, sin ejemplo en la historia humana, que llevó al pueblo francés a la ruina más completa.

En cuanto se fundó la empresa colonizadora del Darién, los celos comerciales de Inglaterra comenzaron a aparecer. Surgió una violenta oposición al proyecto de Paterson fomentada por la poderosa Compañía de las Indias Orientales que preveía en la del Darién una competidora en el lucrativo comercio colonial que aquélla monopolizaba. El parlamento inglés protestó unánimemente, en memorial dirigido al rey, contra el establecimiento de una compañía que consideraba como perjudicial a los intereses de Inglaterra. Se inició una investigación parlamentaria para averiguar la responsabilidad en que hubieran incurrido altas autoridades inglesas en el establecimiento de aquella compañía, sindicándolas del crimen de traición. El rey, en vista de esta oposición, declaró cobardemente que había sido mal aconsejado al sancionar la ley escocesa. La Cámara de los Comunes prohibió a los ingleses servir a la Compañía y suscribir acciones. Londres, Holanda y Hamburgo retiraron entonces sus suscripciones.

Pero los escoceses, lejos de desalentarse, prosiguieron con más entusiasmo la realización de su proyecto, conside-

réndolo como empresa de orgullo nacional y atribuyendo a envidia de los ingleses la violenta oposición desencadenada. Elevaron el capital a 400.000 libras. Nobles y plebeyos, ricos y pobres suscribieron rápidamente esa cantidad, aunque se decía que en aquel tiempo no se hallaría el doble de esa suma en todo el reino.

En cinco barcos construídos en Holanda y en los cuales, según una tradición, trabajó el Zar Pedro el Grande en calidad de operario, salió en 1698 la primera expedición compuesta por 1.200 hombres. El día de la salida todo Edimburgo se trasladó a Leith a presenciar la partida de los emigrantes, entre los cuales había cerca de trescientos pertenecientes a familias de la aristocracia. Paterson, quien por razones desconocidas no era el jefe de la expedición, iba allí acompañado de su esposa.

Después de tres meses de navegación llegaron a la bahía que llamaron Caledonia, y sin oposición alguna, desembarcaron en un punto a que dieron el nombre de Nuevo Edimburgo. La primera ley que se expidió fué declarar la Sagrada Escritura la norma, regla y medida de la futura Constitución y ordenanzas y declarar libres el comercio y el culto.

Mientras tanto, la Compañía de las Indias Orientales, ayudada por los ingleses, indujo al rey a que arruinara la colonia. Se impartieron órdenes secretas a los gobernadores de las posesiones inglesas en América prohibiendo a sus súbditos, bajo las penas más severas, proteger a los emigrados o cultivar con ellos cualquier género de relaciones. No había necesidad de estas violentas medidas. Aún no habían cesado en Escocia las entusiastas celebraciones públicas que ocasionó la noticia del feliz desembarco de los expedicionarios, cuando éstos se estaban preparando para abandonar a Nuevo Edimburgo. El clima había causado trescientas víctimas, entre ellas la esposa del mismo Paterson. (*) A lo

(*) Era insensato suponer, dice Macaulay, que hombres nacidos y criados dentro de los 10 grados del Círculo Ártico, pudiesen gozar de excelente salud dentro de los diez grados del Ecuador".

malsano del clima se unía la falta de alimentos, pues un barco cargado de provisiones con destino a los colonos naufragó frente a las costas de Escocia. España, que hasta entonces había guardado silencio, protestó por conducto de su embajador en Londres contra el establecimiento de una colonia extranjera en el corazón de sus dominios en América, considerando este hecho como una usurpación y declarando que equivalía al rompimiento de la alianza entre las dos Coronas. Los gobernadores de Panamá y de Cartagena adoptaron el medio más práctico de alistar tropas para expulsar a los intrusos por la fuerza de las armas. La noticia de estos preparativos bélicos mantenía en constante zozobra a los debilitados sobrevivientes, quienes, ocho meses después de su desembarco, se vieron obligados a evacuar rápidamente el Darién. Paterson, gravemente enfermo, protestó enérgicamente contra el abandono de la colonia. Fué el último en dejar esas playas inhospitalarias. La mala suerte les acompañaba aún pues cuatrocientos murieron en la travesía a Nueva York. Muchos otros murieron en Jamaica, en donde se asiló uno de los barcos, y el resto de estos infortunados emigrantes se dispersó en Cuba y en las colonias inglesas de la América.

Para reemplazar la pérdida del barco que naufragó en las costas de Escocia, y en los precisos momentos en que los sobrevivientes de la primera expedición se hallaban abandonando la colonia, la Compañía equipó dos barcos con nuevas provisiones y trescientos hombres. Esta llamada segunda expedición arribó al Darién sin contratiempo alguno, dos meses después del abandono de Nuevo Edimburgo. Pero el destino era inexorable con los escoceses en esta empresa. Cuando, en vista de las inesperadas circunstancias del caso, estaban deliberando sobre el curso que deberían tomar, uno de los barcos, el que llevaba mayores provisiones, fué accidentalmente destruído por un incendio, y el otro se refugió en Jamaica, en donde murieron la mayoría de estos nuevos emigrados.

Ignorantes de esta extraña sucesión de desgracias, los escoceses equiparon una tercera expedición de cuatro barcos

con mil trescientos colonos más. Ella tuvo un fin más funesto aún que el de las dos anteriores. Ciento sesenta personas murieron durante la travesía, y trescientas más durante los cuatro meses que permanecieron en el Darién. Los españoles, bajo las órdenes de don Juan Díaz de Pimentia, gobernador de Cartagena, desembarcaron 1600 hombres con el fin de atacar la colonia. Después de breves hostilidades, los sobrevivientes se vieron obligados a aceptar una honrosa capitulación, bien merecida por la heroica y galante resistencia que opusieron. Era tal el estado de debilidad en que se hallaban, que los españoles generosamente los ayudaron a levar anclas e izar las velas de los navíos. Con gusto abandonaron los escoceses la escena de tantas penalidades, sin saber que un destino aún más funesto los esperaba. Doscientos más perecieron en el viaje de regreso; más de un centenar fueron sepultados en el mar al naufragar uno de los barcos; otro tanto murió de enfermedades en Jamaica, donde se dispersó el resto de los sobrevivientes. Sólo treinta y dos de ellos lograron volver a Escocia. Así, con epidemias, incendios, naufragios, derrota, ruina y muerte terminó el intento de colonizar el Darién, costándole a Escocia cerca de 2000 vidas y un desembolso de 400.000 libras.

El Rev. Francis Borland, uno de los pastores de la colonia, consideraba todas estas repetidas desgracias como un justo castigo del Cielo a los colonos por haber sido inmorales y profanos y no haber honrado a Dios debidamente. "Por toda esta sucesión de estorbosas providencias, dice, no se puede menos de ver a un justo y soberano Dios apareciendo a las claras contra esta empresa. *Tantae molis erat Dariensen colere terram*. Tan caro y costoso fué el designio de plantar una colonia en el Darién!"

El pueblo de Escocia culpó al rey y al pueblo inglés del fracaso de esta empresa. La indignación popular estalló por doquiera, y el resentimiento que engendró aquella actitud hostil retardó la unión de los dos países. Paterson dedicó sus esfuerzos a obtener la unión de los dos reinos convencido, como así en efecto lo fué, de que ese era el mejor medio de

lograr una indemnización de las pérdidas sufridas por sus compatriotas en su desgraciada empresa.

Aún se conservan en las desoladas costas del Darién los nombres de Caledonia y Puerto Escocés como melancólico recuerdo de un fracasado sueño de gloria y ambición.

Con mejor suerte rodó la colonia de bucaneros ingleses que desde mediados del siglo XVII comenzaron a establecerse más al norte, en las costas de Yucatán y Guatemala, dedicados a la explotación del campeche o árbol de tinta. Basados dizque en el tratado de 1670 que confirmaba al rey de Inglaterra en la posesión y soberanía de todo el territorio de la América ocupado a tal fecha por sus súbditos, esos bucaneros, con el consentimiento expreso o tácito de su gobierno, rechazaron todas las tentativas de los españoles para desalojarlos de esta zona que debía servir más tarde para el establecimiento de una colonia inglesa: la Honduras Británica o Belice.

Mayor importancia en la historia de la comunicación intermarina debía asumir la colonia inglesa que se estableció a lo largo de la costa atlántica de Nicaragua y Honduras, en la llamada región Mosquitia, habitada por una población semi-salvaje, resultado de la mezcla de las tribus indígenas con los negros esclavos fugitivos o *cimarrones*. Los colonos cultivaron relaciones amistosas con estas gentes que, enemigas mortales de España, aceptaron voluntariamente la protección que Inglaterra, desde un principio, intentó ejercer sobre ese territorio.

El deseo de ésta de apoderarse de alguna parte de la región ístmica se manifestó aún más marcadamente durante la guerra de 1739, conocida en la historia como "la guerra de las orejas de Jenkins" por haber dado la ocasión para su declaratoria la narración de un súbdito británico, Roberto Jenkins, a quien el capitán de un guarda-costas español le cortó una de las orejas para castigarle el delito de piratería. Llamado Jenkins a declarar ante la Cámara de los Comunes, al ser interrogado sobre cuál había sido su actitud cuando se hallaba bajo tan inhumano tratamiento,

contestó: "Encomendé mi alma a Dios, y mi causa a mi patria". Esta respuesta dejó atónito al Parlamento, en donde al Almirante Vernon estaba tratando de obtener a todo trance una declaratoria de guerra contra España con el fin de capturar el Istmo y poseer así la llave del Pacífico. Nombrado Vernon almirante de la flota, marchó contra Portobelo, logrando capturarlo. Sin embargo, la insalubridad del clima obligó a los ingleses a abandonar esta nueva conquista. Marchó Vernon después contra Cartagena, a la que sitió con una poderosa armada. La toma de la ciudad la creyó tan segura que en Inglaterra hubo regocijos públicos y se anticiparon a acuñar medallas conmemorativas de un triunfo que se convirtió en derrota.

Ocho años más tarde, durante la guerra de sucesión de Austria, tropas inglesas provenientes de Jamaica conquistaron los fuertes en la entrada del río San Juan, el desagüadero del lago de Nicaragua. Sin embargo, el Tratado de Aquisgrán, que estipuló la devolución de las conquistas hechas durante la guerra, anuló el efecto de esta victoria.

Pero Inglaterra no cejaba en su empeño de apoderarse de alguna de las posibles rutas interoceánicas, y así fué que cuando en 1780 se declaró de nuevo la guerra contra España, envió una expedición bajo las órdenes de Nelson, en aquel tiempo capitán de navío, con el designio de apoderarse del lago de Nicaragua. "Con el fin de cumplir el objeto de mi gobierno, decía el futuro héroe de Trafalgar, intento tomar posesión del lago de Nicaragua que puede ser considerado como el Gibraltar de la América española. Como dicho paso domina la única comunicación acuática entre los dos océanos, su situación será siempre un puesto importante para asegurar el paso hacia el Mar del Sur, y, con nuestra posesión, la América española se divide en dos." El clima, más que las balas españolas, los forzó a abandonar la empresa. De los doscientos tripulantes sólo diez sobrevivieron cuando el *Hinchinbrook* regresó a Jamaica. El almirante Nelson salvó su vida después de una larga enfermedad.

Inglaterra continuó tratando de imponer su protectorado sobre la costa Mosquitia contra las repetidas protestas de España, quien declaraba que ese territorio era parte integrante de sus posesiones en la América Central. Inglaterra unas veces prometía remediar este estado de cosas, y otras, las más frecuentes, le negaba a España el derecho de dominio sobre tal costa, con el argumento de que los Mosquitos constituían una nación independiente que nunca había estado sujeta a la Corona de España.

El tratado de 1783 parece cerrar definitivamente la controversia al convenir Inglaterra en retirarse por completo de la América Central y abandonar para siempre todos y cada uno de los reclamos que ella pudiera tener sobre el continente hispano-americano. Se estipuló que en una faja de territorio, comprendida entre los ríos Belice y Honda, se mantendrían los súbditos ingleses que se ocuparan en el corte de maderas, pero sin facultad de constituirse en una agregación civil independiente, y por consiguiente, sin poder organizar fuerza pública armada. Era difícil ser más explícito y claro. Sin embargo, Inglaterra alegó después que las palabras "continente hispano-americano", usadas en el tratado, eran de un sentido tan general, que justificaban al gobierno británico a interpretarlas con el fin de determinar si la costa Mosquitia y las islas adyacentes caían dentro de la estipulación. Esta disputa condujo a un arreglo explicatorio o tratado suplementario en 1786, por el cual se declaró que, de acuerdo con el anterior, los súbditos británicos debían abandonar inmediatamente y sin excepción, "no sólo el territorio de la Mosquitia, sino toda la América Central, incluyendo las islas adyacentes." Este nuevo tratado les confirmó a los ingleses el permiso de explotar los árboles, pero con la expresa condición de que ese territorio "sería reconocido indisputablemente como perteneciente de derecho a Su Majestad Católica el Rey de España". El asunto fué discutido en el Parlamento inglés, el que ratificó la interpretación del tratado en la forma alegada por España. Y como si esto no fuese suficiente, por el tratado comercial de 1814, celebrado entre los dos países, expresamente se ratificaron una vez más las obligaciones contraídas por Inglaterra en

los tres pactos anteriores. Finalmente, en 1817, el mismo Parlamento, por estatuto público, reconoció que la colonia inglesa de Belice, Mosquitia y otras partes de Nicaragua y Honduras no estaban “dentro del territorio y dominio de la Corona británica.”

Veremos de nuevo a Inglaterra, en el curso del siglo XIX, —después de la emancipación de las colonias españolas,— olvidar estos solemnes compromisos internacionales y presentarse con un fin más preciso, con un plan más determinado: el dominio del canal interoceánico.

IV

PROYECTOS PRACTICOS

A pesar de la política que pudiera llamarse de “la puerta cerrada” preconizada severamente por Felipe II, su hijo, —Felipe III,— quiso revivir la idea de comunicación interoceánica, para lo cual encargó a su oidor en Lima, don Juan de Solórzano Pereira, que escribiese una obra relativa al istmo de Panamá y a la practicabilidad de abrir un canal que lo atravesara. Este insigne jurisconsulto cumplió el encargo en su libro *De Indiarum Jure*, en el cual, después de señalar las dificultades de la empresa, dice las siguientes palabras que recuerdan las célebres de López de Gómara: “Yo, con todo, no vacilaría en consultar a nuestros potentísimos Reyes, por tratarse de cosa tan útil al mundo entero, y particularmente a los españoles, si calidad y condición de los lugares no permitiría, aunque a gran costa, poner en comunicación ambos océanos. Porque ciertamente, nada hay que no responda al esfuerzo e industria de los hombres.”

Después de esta infructuosa gestión, la idea de la comunicación interoceánica permaneció en España relegada al olvido por espacio de siglo y medio. Solamente durante el reinado del progresista Carlos III se volvió a considerar el proyecto de juntar los dos océanos. Y esto obedeció al hallazgo casual de unos cañones de bronce en el Castillo de San Juan de Ulúa, en Veracruz, que habían sido fundidos muchos años atrás en Manila. Este descubrimiento despertó

la curiosidad sobre el modo como esas piezas de artillería habían podido ser transportadas del Pacífico a la costa del golfo de México, ya que era improbable que hubieran sido enviadas por la ruta del Cabo de Hornos. Las averiguaciones demostraron que habían sido transportadas por la ruta de los ríos Chimalapa y Coatzacoalcos que Cortés hizo construir y la que había sido abandonada desde hacía mucho tiempo. Este incidente revivió el interés en la comunicación intermarina, por lo cual el Virrey de México ordenó a dos ingenieros que hicieran estudios para ver la manera de abrir el istmo de Tehuantepec; pero los informes que ellos rindieron fueron desfavorables al proyecto.

Posteriormente, en 1779, el mencionado rey envió una comisión de ingenieros para que estudiaran la ruta de Nicaragua; pero este proyecto también fracasó debido en parte a la anormal situación política porque atravesaba Europa en aquel tiempo. Dos agentes ingleses de Belice, que hacían parte de la comisión, informaron secretamente a su gobierno que el proyecto era factible y sin dificultades de ingeniería. Este informe causó gran impresión en Inglaterra e influyó para que en 1780, cuando se declaró la guerra contra España, se enviara a esa región la expedición a cargo del almirante Nelson de que hemos hablado en el capítulo anterior.

El problema del canal interoceánico principió a estudiarse con precisión de investigación científica a principios del siglo XIX. Y esa gloria le corresponde a Humboldt, cuyo libro *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, despertó en Europa un gran interés por la realización del proyecto. El sabio alemán sugería nueve rutas, algunas utópicas o impracticables. (*) Se quejaba Humboldt, con razón,

(*) Las nueve rutas que Humboldt sugería en su obra mencionada son las siguientes:

- (1) Ríos Misuri-Misisipi y Peace-Columbia.
- (2) Ríos Bravo y Colorado.
- (3) Istmo de Tehuantepec.
- (4) Lago de Nicaragua y río San Juan.

de la apatía o desidia que se había mostrado en este importante asunto. A pesar de haber sido el Istmo la primera ruta transcontinental, el conocimiento científico de éste era muy insignificante. La geografía de esta lengua de tierra era conocida muy imperfectamente, y se ignoraban las alturas relativas a los océanos y la elevación de las montañas que los separaban. Se sorprendía el ilustre alemán de que ni La Condamine, ni don Jorge Juan, ni Ulloa hubiesen hablado nada sobre este proyecto de tamaño importancia universal. "Estos ilustres *sabios*, escribe así subrayando, permanecieron durante tres meses en aquella interesante región para el comercio del mundo; pero su permanencia añadió muy poco a las viejas observaciones que debemos a Dampier y a Wafer." Una censura semejante les hace Chevalier, en cuyo concepto la empresa de canalizar el Istmo "bastaría por sí sola para inmortalizar un reinado y un siglo".

Después de su permanencia en América, Humboldt marchó a España con el fin de interesar al gobierno en el proyecto del canal. "Ha pasado el tiempo, decía citando a Fleurieu, cuando España, por una política de celos y temores, rehusaba darles a las otras naciones una avenida a las posesiones que ella tuvo ocultas al mundo por tanto tiempo". (*)

- (5) Río Chagres.
- (6) Ríos Atrato y Napipí.
- (7) Quebrada de Raspadura.
- (8) Ríos Callaga y Amazonas.
- (9) Golfo de San Jorge al través de la Patagonia.

Recuerda Humboldt que un monje de gran actividad, cura de la población de Nóvita, empleó a sus parroquianos en la apertura de un canal por la quebrada de Raspadura, por medio de la cual, cuando las lluvias eran abundantes, pasaban de un mar a otro canoas cargadas de cacao. Esta comunicación interior, añade, existió hasta 1788, desconocida en Europa. Reclus niega la existencia de esta vía, de la cual se pueden ver aún las excavaciones. Este primitivo canal unía, por la quebrada de Raspadura, el río Quito, tributario del Atrato, con el río San Juan, que desemboca en el Pacífico.

(*) Como muestra de la política exclusivista de España y del aislamiento en que pretendía conservar sus colonias americanas, basta

El empeño y las publicaciones de Humboldt dieron base a las Cortes españolas de 1814 para dictar una ley por la cual se ordenaba abrir un canal para barcos de gran calado; pero la emancipación de las colonias americanas frustró este tardío, verdaderamente póstumo esfuerzo de España para realizar la unión de los dos grandes océanos que fué, como hemos visto, pensamiento concebido por sus hombres en la época de su grandeza.

Recogieron este empeño las repúblicas de la América Central y Colombia, como poseedoras de la región que la naturaleza había señalado para tal efecto. El primer americano de que hay constancia histórica que haya pensado en el proyecto de un canal, es don Francisco de Miranda, cuya célebre proposición, hecha en París en 1797 para la independencia de las colonias hispano-americanas, contiene un artículo relacionado con la apertura de una vía intermarina, bien por Panamá o por Nicaragua.

Pero los primeros pasos serios dados en este sentido se deben a Bolívar, a quien, con su visión genial, no le fué ajeno ninguno de los grandes problemas que atañían al futuro de la América que él libertara. Y es digno de mencionarse, por haber sido rasgo propio de su indomable carácter, que esa idea la originó “precisamente cuando la causa de la independencia parecía menos prometedor”, como lo expresa W. L. Scruggs, Ministro de los Estados Unidos en Bogotá, quien añade: “Tan pronto como Bolívar fué investido por

recordar el hecho que refiere don Justo Zaragoza en la introducción a las obras de don Dionisio de Alsedo y Herrera: “Tan severa se mostraba España en esto, que al autorizarse a La Condamine y a otros sabios de la Academia de Ciencias de París la entrada por aquel tiempo (1735) en el Perú, para medir en el Ecuador un grado del Meridiano y determinar la magnitud y verdadera figura de la tierra, el mismo autor de las obras que a continuación se imprimen, presidente a la sazón de la Academia de Quito, traduciendo, a pesar de su ilustración, en hechos de intransigencia las suspicacias de la corte, franqueó a los sabios “libremente las campañas de los cielos y de todos los meridianos, pero les encargó mucho, para no tener embarazo en sus comisiones, que no pudiesen los ojos en la tierra”.

el congreso colonial con poderes dictatoriales, envió un agente autorizado a proponer un plan de canal interoceánico a los comerciantes y capitalistas de Londres, siendo el objeto real estimular el formal reconocimiento de la nueva república por conducto de los poderes comerciales de Europa. Después de muchos rechazos y demoras enfadosas, finalmente logró ese agente interesar a algunos capitalistas británicos, quienes convinieron en suministrar los fondos necesarios para el éxito de la empresa, siempre que la absoluta neutralidad del canal fuese garantizada por alguna potencia marítima capaz de mantenerla. Esto no pudo obtenerse, y así fracasó el proyecto”.

Pero la idea así sugerida llegó a tomar después una forma más práctica y concreta, según aparece en la nota de 9 de abril de 1825, en la que el Ministro de Colombia en Londres comunicaba al gobierno la propuesta de algunas firmas respetables del comercio de Inglaterra, sobre la formación de una compañía que tomaría a su cargo, por cuenta de Colombia, la realización de aquella obra gigantesca. Por diversas causas, sin embargo, el negocio no pudo prosperar entonces. (*) Pero la idea de la unión de los océanos continuó agitando la mente de Bolívar. En 1826 convocó al famoso Congreso de Panamá, al cual fueron invitados todos los países libres de América. Uno de los puntos de discusión era la canalización del Istmo. En las instrucciones que el Secretario del Estado, Henry Clay, dio a los delegados americanos a este Congreso, se exponen por primera vez los puntos de vista de los Estados Unidos sobre esta importante materia. “Un canal para la navegación entre el Atlántico y el Pacífico, escribió Clay, será tema de consideración en el Congreso. Este vasto proyecto, si alguna vez se realiza, será de más o menos importancia para todas las partes del mundo, pero especialmente este continente derivará sus mayores beneficios. Si esta obra se llegare a ejecutar, el beneficio de ella no deberá ser apropiado exclusivamente

(*) *Apuntaciones sobre las primeras misiones diplomáticas de Colombia.* Pedro A. Zubieta.

por una sola nación, sino que deberá hacerse extensiva a todas las partes del globo mediante el pago de una justa compensación o impuestos razonables”.

No se contentó Bolívar con esta iniciativa, que no llegó a discutirse en el Congreso convocado. Al año siguiente comisionó al ingeniero inglés J. A. Lloyd para que hiciera estudios científicos sobre el Istmo de Panamá con especial referencia a las posibilidades de una comunicación férrea o acuática. Es digno de observarse que la ruta que éste estudió y seleccionó fué la misma por donde más tarde se construyeron el canal y el ferrocarril. Comentando estas iniciativas y proyectos, decía el señor Navarrete en su *Colección de Viajes*: “No hace muchos años que el llamado libertador de Colombia, Simón Bolívar, se propuso ejecutar la unión de los mares, atravesando el Istmo, y aún se esperaba que en el Congreso de Panamá, próximo a reunirse a fines de 1825, se tomaría en consideración este negocio tan importante para la más pronta y fácil comunicación de aquellos nuevos estados con las naciones del antiguo mundo, y por consiguiente, como uno de los medios más eficaces para su futura grandeza y prosperidad. Ignoramos el resultado actual de estos proyectos; pero no dudamos que los progresos de las ciencias y artes, y su aplicación a esta clase de empresas, llegarán a superar los obstáculos que ahora juzgamos invencibles o superiores a nuestras fuerzas”.

Otra iniciativa digna de mencionarse fué la de la República de la América Central en 1825, debida a la propuesta de un norteamericano, Aaron H. Palmer, para abrir un canal por Nicaragua. El ministro centroamericano en Washington, en nota dirigida a Mr. Clay, le pedía la cooperación de los Estados Unidos para realizar esa obra por razones de gloria y de conveniencia material.

Corresponde a otro alemán el haber profetizado la apertura del canal por los Estados Unidos. En efecto, Goethe, discutiendo con sus amigos los proyectos de Humboldt, hizo en 1827 la siguiente admirable profecía: “Se puede prever que esta joven nación, con su decidida pre-

dilección por el Oeste, en treinta o cuarenta años habrá ocupado y poblado la mayor parte del territorio allende las montañas Roquizas. Se puede prever, además, que a lo largo de la costa del Pacífico, donde la naturaleza ha formado las más espaciosas y abrigadas bahías, surgirán gradualmente importantes ciudades comerciales para el desarrollo de un gran intercambio entre la China, las Indias Orientales y los Estados Unidos. En tal caso, no sólo será deseable sino necesario mantener, tanto para barcos mercantes como de guerra, una más rápida comunicación entre las costas del Este y del Oeste de Norte-América de la que ha sido posible con el cansado, desagradable y costoso viaje por el Cabo de Hornos. Repito que será absolutamente indispensable para los Estados Unidos el abrir un paso del golfo de México al Océano Pacífico, y estoy seguro de que así lo efectuarán". (*)

Las naciones europeas, por estar entonces más capacitadas que las americanas para acometer empresas de tal magnitud, mostraron un vivo interés por la comunicación interoceánica. El Rey de los Países Bajos, debido a sus posesiones en la Guayana, se había interesado en los asuntos hispanoamericanos. Uno de sus actos fué enviar al General Werweer para que estuviera presente en el Congreso de Panamá. El General, mientras estuvo en el Istmo, se mostró muy interesado en el proyecto de canal que, como hemos dicho, era uno de los puntos de discusión del célebre Congreso. Estudió la empresa en el terreno mismo, y a su regreso a Holanda logró formar una compañía, con el rey a la cabeza, para construir un canal por Nicaragua, con la cual celebró el necesario contrato de concesión. La separación de Bélgica de Holanda, ocurrida en aquel tiempo, y no las objeciones de los Estados Unidos, hizo fracasar la proyectada empresa. Los Estados Unidos no se opusieron al proyecto holandés y sólo se limitaron, de acuerdo con la política expuesta por Clay en las palabras arriba copiadas,

(*) *Conversations with Goethe*. J. P. Ekermann.

a exigir una garantía de neutralidad y de igualdad para todos los países.

En 1844, Nicaragua, que se había declarado república independiente, trató de interesar a Francia en el canal y envió un comisionado para exponer el asunto ante Luis Felipe. La propuesta no fué aceptada, pero Luis Napoleón, en aquel tiempo prisionero en Ham, pidió encarecidamente al gobierno francés que lo libertara, con la promesa de nunca regresar a Francia y consagrar su vida a la realización de aquella obra. Durante su permanencia en la prisión y con datos suministrados por Doré, de la Marina Francesa, se dedicó asiduamente al estudio del proyecto. Cuando Luis Napoleón hizo su dramático escape de la fortaleza, marchó para Inglaterra, en donde publicó una monografía sobre la ruta de Nicaragua. En ese folleto, después de comparar la situación geográfica de Nicaragua con la de Constantinopla como ruta necesaria para el gran comercio del mundo, urgía a Inglaterra para llevar adelante este proyecto y establecer en la América Central un estado floreciente y poderoso que, respaldando a México, impidiera mayores usurpaciones por parte de los Estados Unidos. Más tarde el distinguido desterrado volvió a Francia como Presidente de la República, y después, convertido en Emperador, otros intereses ocuparon su atención.

Años antes (1835), el Barón Carlos de Thierry, un aventurero que se decía rey de la Nueva Zelandia, obtuvo de Colombia el privilegio de abrir un canal por el río Chagres. Caducada la concesión, el gobierno la traspasó a Salomón & Cie., quienes, con el apoyo del ministro Guizot, trataron de interesar a Luis Felipe en la obra. Así nació en Francia el interés por el canal interoceánico, empresa que, como se ha visto y se verá en este libro, ha desempeñado un papel importantísimo en la historia moderna. Baste recordar, para terminar, que la causa inicial de la invasión francesa a México, como lo anota Emile Olivier en su *Empire Liberal*, fué el apoyo que algunos mejicanos, quizás recor-

dando el entusiasmo que a este respecto mostró en un tiempo Napoleón III, le solicitaron para llevar a cabo un canal por el istmo de Tehuantepec. Esta proposición, agrega Olivier, atrajo por primera vez la atención del Emperador hacia México, en donde vio una ficha que se podía jugar en el tablero de la complicada política europea.

V

LOS ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA

(EL TRATADO CLAYTON-BULWER)

Hasta la adquisición de vastos territorios en el Oeste como consecuencia de la guerra con México, la actitud de los Estados Unidos con respecto a la comunicación interoceánica fué más bien indiferente. Aunque desde 1835 el Senado americano había aprobado una resolución por la cual se autorizaba al Presidente para celebrar tratados con las repúblicas de Colombia y de la América Central, autorización confirmada años después por la Cámara de Representantes, tanto Jackson como Van Buren, si bien enviaron sendas comisiones de ingenieros a hacer estudios técnicos sobre el asunto, no creyeron, sin embargo, oportuno el tiempo de entrar en negociaciones con los países mencionados.

En tanto, Inglaterra no dormía. Después de la emancipación de la América Central y particularmente después de la disolución de la República del mismo nombre, Inglaterra, olvidando los solemnes compromisos internacionales contraídos con España y de que hemos hablado en el capítulo tercero, inició una política más agresiva para imponer su protectorado sobre la costa Mosquitia con el designio manifiesto de apoderarse de esa región, donde aparente-

mente se hallaban las rutas más factibles para la construcción de un canal intermarino.

Un acontecimiento de trascendental importancia para el dominio de esa ruta se verificó en 1845: la coronación en Belice del llamado rey de los Mosquitos, acto celebrado con toda solemnidad con la intervención y concurrencia de las autoridades británicas en aquella colonia. Este fué el preludio de la ocupación de San Juan del Norte verificada en 1848, en nombre de aquel indígena rey de sainete. Colombia y Nicaragua presentaron su protesta formal. La primera como reclamante de la región ocupada. A la protesta de Colombia, el Vizconde Palmerston contestó: "El Gobierno de S. M. no se considera en manera alguna obligado a discutir con el de la Nueva Granada la existencia legal del Estado de Mosquito, que existió como nación separada e independiente cerca de dos siglos antes que la Nueva Granada dejara de ser una provincia dependiente de España." Sin embargo, el agente británico en la Mosquitia le contestó al gobierno de Nicaragua: "Si en gracia de discusión el derecho del rey de los Mosquitos pudiera disputarse, ese derecho correspondería a Colombia en vez de la América Central, por cuanto en el régimen colonial la jurisdicción de este territorio fué incorporada a la Nueva Granada por Cédulas reales fechadas en 30 de noviembre de 1803. De manera, concluye la nota, que si el derecho de los soberanos españoles fuera válido, así lo sería el de Colombia y, por consiguiente, la pretensión de la América Central es arbitraria y nula."

Fuerzas nicaragienses reconquistaron a San Juan del Norte; pero el puerto fué tomado de nuevo por los ingleses, quienes establecieron su autoridad sobre esta plaza, en nombre del rey Mosquitio. Barcos de guerra británicos entraron por el río San Juan y dictaron sus términos como conquistadores a la infortunada nación que, confiada en las promesas de ayuda contenidas en la Doctrina de Monroe, se había atrevido a aceptar la guerra y derramar su sangre en defensa de sus derechos. Abandonada a sus débiles fuerzas, Nicaragua se vio obligada a entrar en arreglos con Inglaterra, comprometiéndose, entre otras cosas, a "no molestar a los

habitantes de San Juan con el entendimiento de que tal acto será considerado por la Gran Bretaña como abierta declaración de hostilidades." Inglaterra protestaba ante Nicaragua por haber arriado la bandera de los Mosquitos, a lo cual ésta objetaba que "ignoraba que esa bandera tuviera tal relación con la inglesa que un ultraje a ella envolviera consecencialmente un ultraje a la inglesa".

La toma de San Juan del Norte, cuyo nombre se había cambiado poco antes por el de Greytown, causó una enorme indignación pública en los Estados Unidos, que, hasta entonces, habían permanecido indiferentes ante los sucesos que se venían desarrollando en Nicaragua. Se pedía al gobierno que adoptara una actitud enérgica contra esa usurpación, que no solamente se consideraba violatoria de la doctrina de Monroe sino también enderezada a apoderarse de una de las rutas necesarias a los Estados Unidos para la directa comunicación con los nuevos territorios del Oeste. Era una infortunada coincidencia, decía después el presidente Taylor, que esta ocupación hubiera ocurrido al mismo tiempo en que se negociaba la cesión de California, lo que forzaba a creer que los designios de la Gran Bretaña no armonizaban con los intereses de los Estados Unidos.

Sin embargo, el gobierno, presidido por Polk, temeroso de las graves consecuencias que pudiera ocasionar este estado de cosas, trataba de calmar la exacerbación pública buscando una solución amistosa por la vía diplomática. Esta actitud prudente y moderada del gobierno no era desacertada, ya que hubiera sido temeridad en aquel tiempo enfrentarse a Inglaterra, que contaba con la flota más poderosa del mundo, al paso que los Estados Unidos, sin haber llegado al enorme desarrollo económico y político que alcanzaron a fines del siglo, habían quedado debilitados con la guerra, aunque victoriosa, que acababan de tener con México.

Antes de enfrentarse abiertamente a Inglaterra o, probablemente, con ánimo de calmar la indignación pública, quiso el gobierno americano conocer los antecedentes y aspecto jurídico de la controversia, y al efecto, se comisionó

a Elijah Hise, Encargado de Negocios en Guatemala, para que se trasladara a Nicaragua a hacer las investigaciones del caso, pero con la expresa prohibición de celebrar tratado alguno. Buchanan, entonces Secretario de Estado, le dirigió a Hise una nota en la que le recomendaba trabajar por la unión de los países centroamericanos, advirtiéndole que la disolución de la República de la América Central había alentado a Inglaterra en sus injustas pretensiones.

La política vacilante de Polk estaba de acuerdo con las ideas que había expresado en su mensaje de 2 de diciembre de 1845, en el que había dado a la Doctrina de Monroe una restringida interpretación aplicándola únicamente al continente de Norte América. Probablemente teniendo en cuenta los reclamos ingleses sobre la costa Mosquitia y la enojosa controversia limítrofe de Oregón, el Presidente Polk había dicho, en efecto, en tal documento, que “con nuestro consentimiento no se establecerán en el futuro colonias o dominios europeos en ninguna parte del continente de Norte América”.

Mr. Hise, olvidando las instrucciones que se le habían dado, pero deseoso de hacerle un gran bien a su país, en cuanto llegó a Nicaragua se apresuró a celebrar un tratado para la construcción de un canal. Por el artículo 12 de esta Convención, los Estados Unidos se comprometían a proteger y defender a Nicaragua “en la posesión y ejercicio de su soberanía y dominio de todo el territorio que legalmente esté bajo la jurisdicción de tal estado, y, cuando las circunstancias y las condiciones del país lo requieran, los Estados Unidos emplearán su fuerza naval y militar para preservar la paz y mantener la neutralidad de tales territorios, así como para mantener y conservar los mismos bajo el dominio y soberanía de Nicaragua.” El Gobierno no se atrevió a someter este tratado a la consideración del Senado.

Cuando se posesionó el Presidente Taylor nombró como Secretario de Estado al Senador Clayton, quien encontró dos compañías rivales, una británica y otra americana, dirigida ésta por Cornelio Vanderbilt, que proyectaban un

canal por Nicaragua. La Compañía Británica basaba sus derechos de concesión en la pretensión de que la Gran Bretaña ejercía un protectorado sobre la costa Mosquitia. Los capitalistas americanos apelaron entonces a su Gobierno pidiendo la ayuda para obtener la concesión. El Presidente envió a E. G. Squier a Nicaragua en reemplazo de Hise.

El nuevo diplomático americano fué expresamente autorizado para celebrar un tratado con Nicaragua para la apertura de un canal. Por el artículo 35 los Estados Unidos reconocían los derechos de propiedad y soberanía que ella poseía en la línea del proyectado canal. Taylor veía las consecuencias que tal garantía podría ocasionar con Inglaterra, en cuyo poder se encontraba una de las bocas de la vía acuática. “Pero después de haberle dado mi mejor consideración al asunto, dice en el mensaje con que sometió el tratado a la consideración del Senado, me hallo convencido de que los reclamos de Nicaragua son justos, y puesto que nuestro comercio y tránsito con el Pacífico requieren la apertura de una comunicación de océano a océano, es un deber para nosotros mismos defender la justicia. En este tratado, agrega, no se intenta obtener para los Estados Unidos ningún monopolio o ventaja exclusiva en el uso del canal. Su objeto es garantizar la protección de los ciudadanos americanos que construirán el canal, defenderlo, cuando esté terminado, contra injustas confiscaciones y embarazos, y negar las ventajas de su navegación únicamente a aquellos países que rehúsen dar las mismas garantías”.

Este tratado, que tampoco llegó a ratificarse, aunque diferente del celebrado por Hise, hubiera colocado a los Estados Unidos en complicaciones con Inglaterra, ya que ésta no habría abandonado su protectorado sobre la costa Mosquitia ni desocupado a San Juan del Norte. Y ¿quién hubiera podido prever las consecuencias de una situación semejante?

Squier, percatándose de que Inglaterra pretendía también apoderarse de la boca del canal en el Pacífico, se anticipó a sus intentos marchando rápidamente a Honduras, con cuyo gobierno firmó un convenio por el cual se le daba

a los Estados Unidos una opción sobre la isla del Tigre, que domina la bahía de Fonseca, terminal de una de las posibles rutas interoceánicas. Inglaterra trató entonces de burlar la diplomacia por medio de la violencia. Pretextando el pago no satisfecho de unas deudas de Honduras a unos súbditos británicos, ocupó la isla como prenda de las deudas, a pesar de las vehementes protestas de Squier.

Esta nueva ocupación inflamó la mente pública americana. La situación era en extremo grave. El Secretario de Estado Clayton estaba resuelto a aceptar la guerra con Inglaterra si ello era necesario para asegurar una rápida comunicación intermarina al través del Istmo. Fué entonces cuando propuso a la Gran Bretaña formar una empresa conjunta bajo dominio conjunto para la construcción de un canal libre para todas las naciones sobre la base de igualdad para todas.

Inglaterra no fué sorda a esta invitación. Su empeño, después de todo, era asegurarse el goce tranquilo y seguro de las ventajas de un canal. Las negociaciones se radicaron en Washington, en donde Sir Henry Lytton Bulwer representaba a la Gran Bretaña. Resultado de ellas fué el tratado que se conoce en la historia con el nombre de Clayton-Bulwer y que fué suscrito en abril de 1850. Por este pacto los dos gobiernos declararon "que ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí ningún dominio exclusivo sobre dicho canal, y convienen en que ni el uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupar ni fortificar ni colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Mosquitia, ni asumirá ni ejercerá ningún dominio sobre esos países ni sobre ninguna otra parte de la América Central."

Este tratado, que violaba la tradicional política contra las alianzas embrolladas y afectaba en el fondo claros principios de la doctrina de Monroe, fué aprobado por los Estados Unidos bajo la firme convicción de que sus estipulaciones iban a poner coto a las intromisiones de la Gran Bretaña en la América Central. Muy pronto los americanos se desengañaron de su errada creencia. Desde un principio,

Inglaterra alegó que el sentido obvio de las palabras la había dejado, no sólo en posesión legal de los territorios que ella tenía ocupados a la fecha del tratado, sino que había dejado existente la protección, aunque prohibiendo usarla con el propósito de dominio. En concepto de Inglaterra, el pacto autorizaba el empleo de fuerzas británicas en la América Central en el caso de que se disputase o atacase la soberanía de los Mosquitos. Por su parte, los Estados Unidos arguían que por ese tratado la Gran Bretaña fué requerida, tanto de hecho como de nombre, a abandonar por completo su protectorado sobre los Mosquitos, dejándolos en libertad de incorporarse a Nicaragua u Honduras.

Esta controversia, agriada con incidentes desagradables, exasperaba a los Estados Unidos hasta el extremo de que el Presidente Buchanan aconsejara, como la mejor solución, abrogar el "infortunado tratado" ya que éste era interpretado por los dos países contratantes en sentidos contrarios.

Se ha dicho que, aparte de los intereses interoceánicos, Inglaterra abrigaba sentimientos de simpatía por esa raza desvalida de los Mosquitos, con quienes tenía una deuda de gratitud por la ayuda que ellos les prestaron a Nelson y a los bucaneros. Los Estados Unidos, por otra parte, no podían reconocer la soberanía de los Mosquitos por cuanto ella envolvía derechos de indios de eminente dominio. "Este es un principio tan viejo como la existencia de los Estados Unidos. No se puede aceptar tal título en ningún caso sin admitir la ilegalidad de la posesión de todas las tierras de nuestro país", escribía a Sir Bulwer el Secretario Clayton.

Ante la imposibilidad moral de defender por más tiempo sus infundadas pretensiones sobre la Costa Mosquitia y con el fin de poner punto final a las controversias que había suscitado el tratado Clayton-Bulwer, la Gran Bretaña optó por el medio de entenderse directamente con Nicaragua y Honduras, y al efecto, empezando por esta última, celebró en 1859 el tratado de Comayagua, en virtud del cual la Gran Bretaña reconoció como parte integrante de Honduras una porción del territorio disputado. El ministro británico

en la América Central se trasladó después a Managua, en donde negoció otro tratado por el cual se reconoció la soberanía de Nicaragua sobre el resto del territorio, señalándose un distrito a los indios Mosquitos con facultad de gobernarse a sí mismos o de incorporarse a dicha República, si así lo deseaban. (*) San Juan o Greytown fué declarado puerto libre bajo la soberanía de dicha república. La celebración de estos tratados se juzgó en Europa como un arreglo acertado que ponía punto final a esta cuestión mosquitia, la cual, según frase de un escritor inglés, había sido considerada hasta entonces como la *bête noire* o fantasma de los gobiernos liberales de la Gran Bretaña. (**)

Inglaterra fué, pues, obligada a renunciar al proyecto de establecer una colonia en la disputada costa. Logró, sin embargo, conservar para sí la región que se conoce con el nombre de Honduras Británica o Belice y para lo cual necesitaba un título cualquiera que legalizase su arbitraria posesión. Este título lo obtuvo de Guatemala, ante cuyo gobierno sometió un convenio con la amonestación de que si no era aprobado y ratificado en breve plazo, sobrevendrían "sensibilísimas consecuencias" en las relaciones de los dos países. En este pacto, que define los límites con Guatemala, se funda todo el derecho que puede alegar Inglaterra para llamarse dueña de la Honduras Británica.

El tratado Clayton-Bulwer no satisfizo las aspiraciones de los Estados Unidos. Como alguien lo ha expresado con

(*) En 1894, finalmente, los Mosquitos pudieron incorporarse como parte integrante de Nicaragua. En 1928 se aprobó un tratado entre Colombia y Nicaragua por el cual la primera renunció a sus derechos sobre la costa Mosquitia a cambio del reconocimiento de su soberanía y propiedad sobre las islas de San Andrés y Providencia, en el mar Caribe, que Nicaragua a su turno reclamaba para sí.

(**) Pudiera creerse que la Gran Bretaña se hubiese inspirado en las siguientes palabras del Abate Raynal para sus planes de dominio en la América Central: "Algunos atentos observadores aseguran que la pacífica posesión del territorio Mosquito podría ser alguna vez más valiosa para la Gran Bretaña que todas las islas que esa nación posee en las Indias Occidentales". *Historia filosófica y política de las Indias*.

acierto, fué más bien una tregua que una paz verdadera. El Senador Douglas, combatiéndolo en el Senado, expresó las siguientes palabras de maravillosa clarividencia: "Podéis celebrar tantos tratados como gustéis para poner grillos a los límites de esta república gigante, pero ella los romperá para seguir su camino hasta un término que yo no me atrevo a prescribir." Más adelante veremos cómo efectivamente los Estados Unidos se desligan de un compromiso que, si oportuno en la época de su firma, constituía después una traba para su engrandecimiento, seguridad y defensa nacional.

VI

EL ISTMO DE PANAMA

Esta faja de tierra, la más angosta del continente americano y que, según acertada comparación de un geógrafo colombiano, “tiene la forma de un puente colosal echado sobre los dos océanos”, ha sido considerada, desde su descubrimiento hasta nuestros días, como una de las regiones más interesantes del mundo, por haber sido señalada, primero como posible y después como efectiva ruta de comunicación interoceánica.

Como se ha expresado más atrás, a Rodrigo de Bastidas le corresponde el honor del descubrimiento del Istmo, al que llamó Tierra Firme para diferenciarlo de las islas que en el mar de las Antillas habían sido descubiertas en los primeros viajes de Colón. Esta zona fué conocida después con el nombre de Castilla del Oro, “por lo mucho que se halló en esta provincia al tiempo de su descubrimiento”. (*) Fué al principio gobernada por la Audiencia de la Española

(*) Como una muestra de la alucinación de oro que embargaba a los descubridores españoles, Prescott llama la atención hacia el nombre de Castilla del Oro dado, dice, “a la región más improductiva del Istmo”. Es curioso observar, sin embargo, que la región así llamada por la importancia que ha tenido para la comunicación interoceánica, ha sido considerada después como la más valiosa del continente, lo cual parece confirmar el nombre que primitivamente se le diera.

o Santo Domingo, y después se colocó bajo la jurisdicción de la de Lima, por ser paso obligado para ir al Perú. Aunque a fines del siglo XVI la Audiencia de Panamá, —creada desde 1538,— formaba parte de la actual Colombia, no vino a quedar definitivamente incorporada a ésta, sino en 1739, año en que se erigió el Virreinato de la Nueva Granada.

En la primera década del siglo XIX las colonias españolas de América proclamaron casi simultáneamente su independencia. Las provincias centrales del Virreinato de la Nueva Granada (hoy Colombia) fueron de las primeras en lanzar el grito de emancipación. Nueva Granada, Venezuela y Ecuador hicieron causa común, bajo el mando victorioso de Bolívar, en la prolongada y heroica lucha por la conquista de su libertad.

Cuando aún estos tres países se hallaban comprometidos en la guerra emancipadora contra España, Bolívar reunió a principios de 1819 en Angostura (hoy Ciudad Bolívar) un congreso en que se proclamó la unión de ellos. Seis meses más tarde Nueva Granada aseguraba su definitiva libertad. La siguieron, con cortos intervalos, Venezuela y Ecuador. Libre ya de enemigos el territorio de estos países, el Congreso Constituyente, reunido en la villa del Rosario de Cúcuta en 1821, expidió la Ley Fundamental de la Nueva República, a la que, en honor del Descubridor, se le dio el nombre de Colombia. Esta Constitución, esencialmente unitaria, fué aprobada unánimemente por aquel Cuerpo soberano.

Pocos meses después de este hecho, Panamá, al amparo de las victorias de Bolívar, proclamaba su emancipación de España. Fué este un movimiento sin efusión de sangre por haber aprovechado los revolucionarios la ocasión que les deparó el nuevo Capitán General español don Juan de la Cruz Murgeon quien, creyendo asegurado el Istmo, marchó para Quito con gran parte de la guarnición, dejando encargado del mando al Teniente Coronel panameño don José de Fábrega. El acta de la independencia, considerada por

Bolívar “como el monumento más glorioso que pueda ofrecer a la libertad la historia de ninguna provincia americana”, dice en sus dos primeros puntos: “Panamá, espontáneamente, y conforme al voto general de los pueblos de su comprensión, se declara libre e independiente del gobierno español. El territorio de las provincias del Istmo pertenece al Estado republicano de Colombia, a cuyo Congreso irá a representar oportunamente su diputado.”

Como se ve por esta solemne declaración, el pueblo de Panamá no se reservó derechos de soberanía. Su deseo fué continuar, después de su emancipación, como parte integrante de la Nueva Granada, como lo había sido en la época colonial, de acuerdo con el principio del *uti possidetis juris* de 1810, que consiste en aceptar los límites que España tenía establecidos en aquel año entre sus antiguas colonias.

La Colombia de Bolívar, saludada por las naciones europeas como la más grande de las futuras potencias del continente americano, no estaba, desgraciadamente, destinada a perdurar. Causas de diverso orden conspiraban contra su integridad. Venezuela, patria del Libertador, fraguaba la revolución separatista con el fin de librarse de la autoridad de su inmortal caudillo. Algunos síntomas indicaban la inminencia de un peligro análogo en el Ecuador. Bolívar, el creador y principal lazo de unión de la república, creyendo evitar la disolución de ésta, decidió renunciar el mando supremo y se ausentó de Bogotá enfermo, triste y abrumado de desengaños.

Si en Venezuela se conspiraba contra la integridad de Colombia por librarse de la autoridad de Bolívar, Panamá, en cambio, proclamaba su separación por la causa contraria. José Domingo Espinar, Comandante General del Istmo, convocó una junta revolucionaria que acordó separarse del resto de la república a menos que Bolívar volviera a encargarse del gobierno. Sin embargo, dos meses después, debido a la terminante desaprobación que le dio Bolívar al proyecto así como a la actitud de don José de Fábrega, quien permaneció fiel al gobierno central, Espinar abandonó su

intento por medio de un decreto que fué confirmado por las autoridades civiles y eclesiásticas. “Tal acto, que se verificó el 11 de diciembre, dice Restrepo en su *Historia de la Revolución de Colombia*, honra el buen juicio de los habitantes del Istmo, reconociendo que no podían tener el rango de Estado independiente a que aspiraban algunos ambiciosos de aquel departamento pobre y de escasa población”.

Pocos días después el Libertador moría en Santa Marta y, como lo expresa Samper, “formaban terrible y elocuente armonía la muerte del grande hombre, del caudillo y coloso de la revolución y el derrumbamiento de su obra política, del edificio que había amasado con su genio, sus esfuerzos, su gloria sin igual y la sangre de tres millones de colombianos.”

La muerte de Bolívar coincidía, pues, con la desintegración de la Gran Colombia. Imitando el ejemplo del Ecuador y Venezuela, en Panamá se intentó un nuevo movimiento separatista. Espinar, después de su fracasado intento de secesión, continuó como Comandante del Istmo implantando una ignominiosa dictadura. Con el objeto de ir a combatir a Veraguas al mencionado Fábrega, dejó durante su ausencia encargado del mando al Coronel Juan Eligio Alzuro, venezolano, quien se alzó con el poder supremo y desterró a Espinar cuando regresó a tomar posesión de su puesto.

Alzuro desconoció la orden de entregar la comandancia del Istmo al entonces Coronel Tomás Herrera, e instigado por los venezolanos expulsados del Ecuador, que pretendían “hacer del Istmo un patrimonio suyo”, convocó una junta en que propuso la separación. “Después de reinar en la asamblea un triste silencio, dice Restrepo en su citada obra, se votó la moción de que se tomara en consideración el proyecto de separarse, la que fué negada unánimemente.” Pero Alzuro amotina el pueblo, convoca una nueva junta a la que por el terror arrancó la declaratoria de erigir el Istmo de Panamá independiente del gobierno de Colombia (1831). Los coroneles Fábrega y Herrera se le enfrentan

logrando derrotar y capturar al dictador, quien prontamente fué pasado por las armas. Tal fué el triste fin de los primeros movimientos separatistas que estos dos tiranuelos, contra la voluntad de los habitantes del Istmo, intentaron provocar en los comienzos de la vida independiente.

La primera Constitución que se dio la Nueva Granada, después de la separación de Venezuela y el Ecuador, aunque esencialmente unitaria, como lo habían sido las de la Gran Colombia, consignaba un amplio régimen provincial y municipal, del cual estaba satisfecho el país. Sin embargo, el espíritu federalista principió entonces a agitar la vida política de la actual Colombia sirviendo de bandera a los enemigos del gobierno para lanzar al país a la desastrosa revolución de 1840.

Para librarse de la anarquía de la guerra civil, y no como un acto de hostilidad a Colombia, el pueblo de Panamá, encabezado por el citado Herrera, proclamó una vez más su separación, redactando una Constitución en la que se dio el nombre de Estado del Istmo, pero reservándose el derecho de incorporarse de nuevo a la Nueva Granada, si ésta adoptaba la forma federal de gobierno. Herrera nombró al señor Guillermo Radcliffe agente confidencial en los Estados Unidos, pero los separatistas no recibieron reconocimiento alguno de su independencia. Don Rufino Cuervo, ministro de Colombia en Quito, envió dos comisionados a proponer la reincorporación del Istmo mediante promesas de descentralización política y administrativa, y al efecto, celebraron un convenio en virtud del cual Panamá se unía a Colombia nuevamente. Estos arreglos, sin embargo, fueron desautorizados por el gobierno de Bogotá por conceptuar, fundadamente, que los comisionados habían usurpado facultades. Debelada la revolución en las provincias centrales, en 1842, el gobierno envió al General Tomás C. de Mosquera a Panamá quien logró persuadir a los rebeldes a reincorporarse a Colombia, so pena de someterlos por la fuerza. Impotentes para resistir, aceptaron seguir formando parte de Colombia, cuyo régimen era el de una república

unitaria, ratificado en la Constitución que se expidió en ese mismo año.

El General Herrera, jefe de este movimiento, tomó después parte muy activa en la política colombiana, llegando a ser investido de la primera magistratura y muriendo en las calles de Bogotá combatiendo contra la efímera dictadura militar del General Melo.

Como consecuencia del triunfo del partido radical, en 1853 se expidió la tercera Constitución de Nueva Granada, en la que, por primera vez, se reservó a las provincias el poder municipal en toda su amplitud, invirtiendo de esa manera el orden natural de las manifestaciones de la soberanía y rompiendo la doctrina tradicional del país. Basándose en la nueva Carta Fundamental, cerca de treinta constituciones discordantes se dieron las provincias neogranadinas. "Entre tanto, dice Samper, (*) el espíritu federalista se abría camino, y supo con habilidad escogerlo. Había muchas razones, más o menos especiosas, para solicitar que las cuatro provincias del Istmo fuesen condensadas en un todo vigoroso y regidas por instituciones especiales, sin perjuicio de su dependencia política respecto del gobierno general. Esto se consideraba necesario para hacer frente a las dificultades y los nuevos intereses, y aún peligros, que se desarrollaban en el Istmo, con motivo del activísimo tránsito entre Chagres y Panamá, provocado por el gran movimiento californiano. Se imaginó, pues, en el Congreso de 1854, un acto legislativo adicional a la Constitución, que creaba el estado federal de Panamá, creación patentemente anómala, puesto que un estado federal iba a quedar haciendo parte integrante de una república unitaria, y con instituciones notable y substancialmente distintas de las que la Constitución tenía establecidas para el común de la Nación."

Este acto legislativo marca el principio de una época y un gravísimo error en la historia política de Colombia. El edificio de la unidad nacional quedaba agrietado, e iba

(*) *Derecho Público Interno*. José María Samper.

pronto a derrumbarse. Acogiéndose a esta disposición, las provincias de Antioquia, con el fin de librarse de la acción del radicalismo imperante se apresuraron a pedir que se les erigiese también en Estado Federal. Y tras de Antioquia siguió la desbandada. Hasta 1858, año en que expidió la cuarta Constitución, no hubo Constitución de la república entera, pues cada Estado se dio la suya. Esta anómala situación política imponía la necesidad de reconstruir la unidad nacional. El artículo primero de la nueva Constitución, punto de partida de ella, dice: "Los Estados de Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Panamá y Santander, se confederan a perpetuidad, forman una nación soberana, libre e independiente, bajo la denominación de *Confederación Granadina*, y se someten a las decisiones del gobierno general, en los términos establecidos en esta Constitución."

A pesar del espíritu conciliador de la Constitución y del gobierno, la Confederación se vió envuelta en 1860 en una guerra civil encabezada por el General Tomás C. de Mosquera y en la cual, por primera vez durante la agitada vida política del país, se derrocó la autoridad legítima por medio de las armas.

A la sombra del caos revolucionario intentaron separarse dos de los nueve Estados. Uno de ellos fué Panamá, y el otro Antioquia. A éste se le sometió por medio de la fuerza. Panamá trató de guardar neutralidad en el conflicto, aunque el gobernador Obaldía declaró que si la suerte de las armas era adversa al régimen legal, quedarían entonces rotos los vínculos con la Confederación Granadina, en cuyo caso Panamá buscaría el protectorado de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia. Esta declaración alentó a los separatistas; pero sus intentos de secesión quedaron en suspenso por indicación del gobernador Santiago de la Guardia, quien había sucedido a Obaldía y quien asumió una actitud de expectativa ante los sucesos que se desarrollaban en Bogotá. La revolución triunfante logró, sin embargo, que el gobierno de Panamá reconociera los hechos cumplidos en el interior de la república por medio de un convenio

suscrito en Colón por el doctor Murillo Toro, delegado del General Mosquera. De acuerdo con esas estipulaciones Panamá aceptó seguir formando parte integrante de Colombia, pero reservándose el derecho de rehusar su aprobación a la nueva Constitución, que se estaba redactando, si ella era violatoria de la autonomía de los Estados.

Esta Constitución, que cambió el nombre de Nueva Granada o Confederación Granadina por el de Estados Unidos de Colombia, fué expedida en 1863 en la ciudad de Rionegro. (*) Ella reconoció a los Estados el carácter de soberanos "conviniendo en ligarse y confederarse para siempre y formar una nación libre, soberana e independiente". La autonomía de los Estados era tan amplia que al gobierno federal le era prohibido intervenir en las revueltas armadas de ellos así como tampoco les podía declarar la guerra sin expresa autorización del Congreso. Se imitaba, pues, a los Estados Unidos de América en su sistema, pero se exageraba el principio federal llevándolo a extremos en que no hubiera soñado quizás Thomas Jefferson. Existía el antecedente de la guerra de secesión americana y mucho antes el famoso debate parlamentario entre Webster y Hayne, en que triunfó la unidad federal obligatoria. Pero esta experiencia de nada sirvió a los constituyentes de Rionegro, quienes imaginaron una combinación de recíprocas limitaciones de la soberanía de los Estados y de la federal, dejando en realidad la paz pública a merced de los perturbadores y la unidad nacional a voluntad de los Estados.

(*) La adopción del nombre de Colombia fué hasta cierto punto una usurpación contra la cual protestó Guzmán Blanco, Presidente de Venezuela en ese tiempo. La gloria que ese nombre evoca no era patrimonio exclusivo de la actual Colombia. Nueva Granada fué el nombre que ésta llevó por espacio de tres siglos, nombre selecto y armonioso con el cual el país sería quizás más concido en Europa y en los Estados Unidos, donde se suele confundir a Colombia con la Columbia Británica o con el Distrito de Columbia. Columbia es el nombre poético de los Estados Unidos. "Hail Columbia, gem of the Ocean!", dice una canción patriótica americana.

Forzoso es confesar que la situación política de Colombia durante el régimen federal fué en extremo deplorable, viniendo, de conflicto en conflicto, a caer de nuevo en los abismos de la guerra civil. El ministro de los Estados Unidos en Bogotá, Mr. Hulburt, en nota dirigida a su gobierno en 1871, sintetizó esa situación en las siguientes palabras: "El gobierno de Colombia es una anarquía organizada, muy hábilmente dirigida a perpetuar la revolución y a consagrar la secesión." Y el doctor Rafael Núñez, en su *Reforma Política*, anota que la revolución fué la regla, y el mantenimiento del orden la excepción durante ese régimen que existió hasta 1885.

Panamá, al par de los demás Estados, no era una excepción a la triste regla, no obstante que sus destinos estaban sin restricción confiados a sus propios hijos. Por lo contrario, dice el citado Núñez, "en ninguna otra sección de Colombia ha habido la serie de escándalos políticos que registra, cubriéndose los ojos, la historia del Estado de Panamá. Basta recordar que en el curso de diez y siete años, de 1862 a 1879, hubo un presidente muerto en campo de batalla defendiendo su derecho, y derrocados, más o menos violentamente, siete, a saber: Calancha, Amador Guerrero, Neira, Cervera, Arosemena (Pablo), Correoso y Casorla, sin contar a uno que, se dice, fué envenenado en un banquete". Luégo agrega: "Delante de esta historia podría uno creerse también en presencia de las repúblicas italianas en la época de güelfos y gibelinos, con menos la portentosa grandeza artística."

Había un anhelo general en el país entero por poner punto final a esta situación que irremediamente iba conduciendo a la república a su propia disolución. Los acontecimientos políticos que se verificaron en 1885 demostraron que la constitución del 63 estaba prácticamente disuelta a virtud de la rebelión y caída de cinco de los nueve Estados. La opinión de los pueblos era antifederalista; pero la Constitución vigente era en la práctica, y aún en principio, irreformable. En vista de estas circunstancias no se puede menos de justificar al Presidente Núñez, cuando en un mo-

mento solemne de septiembre de aquel año, proclamó que la Constitución de Rionegro había dejado de existir.

Sus palabras tenían por fundamento la victoria, la verdad de los hechos y la conciencia nacional. Era necesario sancionarlas por medio de algún procedimiento que volviese la república al carril constitucional. Este procedimiento fué el mismo, aunque usado con más moderación, que el que habían empleado los federalistas, con la circunstancia notable de que el gobierno ahora era legítimo, y no el revolucionario que convocó la Convención de Rionegro. Se acordaron, pues, las bases de la reforma, y por conducto de las municipalidades, único medio, dado el estado de sitio en que se hallaba el país, de obtener la voluntad popular, se sometieron esas bases a la consideración nacional. Así nació la Constitución de 1886 que, con las reformas introducidas en 1910, está actualmente en vigor en Colombia y bajo la cual ésta ha disfrutado de paz pública inalterable desde 1902.

En vista de la importancia internacional del Istmo, la nueva Constitución delegó al Congreso nacional la administración directa del Departamento de Panamá; pero a solicitud de los panameños, que se resentían de esta diferencia, ella fué derogada en 1894 por una enmienda constitucional. Desde ese año en adelante, Panamá fué administrada por su propia asamblea con la misma autonomía de que gozaban los otros Departamentos de Colombia.

Es digno de tenerse en cuenta el hecho significativo de que nunca después de la Constitución vigente, el Istmo protestó contra la adopción de la forma unitaria central. Y es que con ello no hubo falta de fe ni violación de derechos. Con la misma autoridad con que la república les había *concedido* a sus secciones territoriales el carácter de soberanas, con esa misma autoridad les retiraba la concesión, decidiendo volver a la forma unitaria que, como hemos visto, fué la que rigió en los primeros cincuenta años de su vida independiente. La Constitución del 86 es, en su espíritu, la

misma que expidieron los libertadores en 1821 y que regía cuando Panamá proclamó su independencia.

En resumen: aun cuando en Panamá hubo varios conatos separatistas antes de 1903, ni las leyes fundamentales le daban el derecho de separarse de Colombia, ni su independencia fué jamás reconocida por ninguno de los países que componen la familia de naciones. Esos conatos fueron de orden político interno, análogos a los del resto de la República. (*)

Frecuentemente se ha acusado a Colombia de haber regido a Panamá de una manera autocrática, como si hubiese sido una colonia o dependencia a la que se impone un yugo intolerable. Si es verdad, como lo expresa un ilustrado historiador colombiano, (**) que “en Panamá hubo compatriotas nuestros que hicieron el papel de los jefes que enviaba Roma a los países conquistados”, ello en todo caso no constituiría una odiosa excepción para el Istmo, pues ejemplos similares pudieran aducir casi todas las otras secciones de Colombia. Esas arbitrariedades eran el reflejo de las bárbaras contiendas que asolaron al país durante casi todo el siglo XIX. Sin embargo, para desvirtuar la acusación contra Colombia de haber observado una conducta despótica en sus relaciones con su antiguo Departamento, nos basta presentar dos testigos de excepción, uno panameño y el otro extranjero, quienes escribieron sus declaraciones en épocas diferentes. El gobernador don José de Obaldía, con motivo

(*) Como una muestra de los crasos errores de que están plagados los libros americanos sobre la separación de Panamá, basta citar el capítulo que el señor Howard C. Hill, de la Universidad de Chicago, consagró a este asunto en su reciente obra intitulada *Roosevelt and the Caribbean*. Allí se asevera que las Constituciones de Colombia anteriores a la del 86 le reconocían a Panamá el derecho de secesión. Si exceptuamos quizás los *Articles of Confederation*, no sabemos de ninguna otra constitución del mundo en que se reconozca tal derecho, y es una lástima que el capítulo aludido, inspirado en un sentimiento de justicia, adolezca de semejante inexactitud.

(**) Gustavo Arboleda. *Secesión de Panamá*.

de un conato separatista en 1850, decía en un manifiesto: "Preciso es confesar que si el gobierno de la Nueva Granada es censurable por su conducta respecto del Istmo, lo sería únicamente por extramada libertad, en perjuicio, al menos inmediato, de los otros pueblos de nuestra asociación política." Después de demostrar con números que la Nueva Granada daba al Istmo más de lo que producía, agrega: "Hé aquí los perjuicios que se dejarían sentir inmediatamente sobre las fortunas de los habitantes del pueblo istmeño, sin hablar de la perfidia y de la ingratitud que se les enrostraría por apartarse de un cuerpo político que lo mira con una singular predilección, realizando todos sus deseos."

El otro testigo es nadie menos que Mr. William L. Scruggs, antiguo ministro de los Estados Unidos en Colombia y persona reputada como gran autoridad en asuntos hispanoamericanos, quien en 1900 escribió lo siguiente: "Es (Panamá) el más septentrional de los nueve estados que constituyen la actual unión colombiana, y, para la mayoría de los extranjeros, es más conocido que la república misma. El resultado es que uno de los más hermosos e interesantes países del continente, es con frecuencia mal juzgado por lo poco que se ve aquí. Y sin embargo, extraño es decirlo, esta es la sección de que los colombianos se sienten más orgullosos. Semejante al miembro de familia deforme e inútil, es ella la mimada de la casa, la voluntariosa y consentida y la habitualmente preferida de todos. Ya le ha costado al gobierno central, por reclamaciones ocasionadas por desórdenes locales, más de lo que el "Estado" entero valdría si se pusiese en subasta; y sin embargo, si queréis picar el orgullo del colombiano en su punto más delicado, sugeridle que su gobierno pueda ser inducido a enajenar la soberanía del Istmo! El cree que Panamá es el "ombigo del mundo" y que tarde o temprano, de una manera no muy clara ni aún para su propia imaginación, esa región será la fuente de fabulosa riqueza. Y lo que es más extraño todavía, él parece inclinado a creer que esta región es especialmente codiciada por todas las naciones del mundo, y que "los Estados Unidos del Norte" (como insiste en confun-

dir el título de nuestro gobierno), están únicamente esperando algún pretexto favorable para tomar por la fuerza posesión de ella". (*)

El párrafo anterior, además de entrañar una defensa a Colombia en su conducta hacia Panamá, demuestra hoy, a la luz de los hechos cumplidos, el buen criterio de los colombianos al prever el incalculable valor comercial del Istmo y el peligro que amenazaba a Colombia. Con más previsión que el burlesco Mr. Scruggs, hablaba en 1837 H. H. Bancroft, en su *History of Central America*: "¿Cuál será el futuro estado jurídico del Istmo? Un gobierno fuerte es sin duda una necesidad y deberá ser suministrado de afuera. ¿Asumirá la forma de un cuasi independiente Estado, bajo el protectorado de las principales naciones comerciales, eliminando a Colombia de toda participación, o bien los Estados Unidos, como la potencia más interesada en preservar la independencia de la vía, asumirá el completo dominio para el beneficio de todas las naciones? El tiempo lo dirá."

Pero volviendo a Panamá y Colombia, ¿no existe acaso una prueba oficial irrecusable de la buena conducta de ésta hacia su antiguo Departamento, cual es el manifiesto de la Junta Provisional de Gobierno, complementario del acta de su independencia? En ese importante documento, Panamá solemnemente declara que "como hijo que abandona el hogar paterno", así el pueblo istmeño se separa de Colombia. No fué, pues, Panamá el esclavo que rompió las cadenas ni sacudió el yugo de la tiranía; fué el hijo que "sin odio y sin alegría" abandonó la casa de sus padres.

(*) *The Colombian and Venezuelan republics*. Lo irónico y lamentable es que el señor Scruggs, después de la separación de Panamá, pretende vindicar la actitud de su gobierno acusando a Colombia de exigencias indebidas de dinero a cambio del privilegio de abrir el canal. Y Colombia, como se verá más adelante, no pedía "riquezas fabulosas", sino una justa compensación por todo lo que concedía.

VII

LA PROTECCION DEL ISTMO

(EL TRATADO DE 1846)

Después de la desintegración de la Gran Colombia, la Nueva Granada sintió su debilidad para defender el Istmo de Panamá contra posibles agresiones de las grandes potencias extranjeras. Trató entonces de asegurar la propiedad y neutralidad de él por medio de la garantía de alguna de ellas. La opinión colombiana se dividió en la escogencia del país a quien debiera confiársele tan delicado e importante encargo.

Dos tesis opuestas se debatían: la de acercamiento al Viejo Mundo, prohijada por los que temían el creciente poderío de los Estados Unidos, y la de acercamiento a éstos por los que temían los designios de las naciones europeas. La Gran Bretaña y los Estados Unidos eran rivales en sus pretensiones territoriales en la América española. Se creyó, pues, hallar la seguridad del Istmo en la contraposición de las influencias de estos dos países.

La opinión pública pareció al principio favorecer la primera de estas tesis cuando en 1841, entre don Mariano Ospina, Ministro de Relaciones Exteriores, y Mr. Pitt Adams, Encargado de Negocios de la Gran Bretaña en Bogotá, se firmó un acta relativa a la protección británica al Istmo de Panamá. El Gobierno colombiano llegó hasta el

extremo de pedir la intervención de aquella nación en la revuelta que azotaba a Colombia en aquel año, lo que motivó la protesta de los Estados Unidos, los que conceptuaron esa intromisión como violatoria de la Doctrina de Monroe. Estos preliminares, sin embargo, no estaban destinados a cristalizarse en forma de un tratado.

La idea siguió debatiéndose en Colombia. La actitud agresiva de Inglaterra en varias partes de América, especialmente sobre la costa Mosquitia, donde intentaba dominar una de las rutas de comunicación marítima, y la expedición que preparaba el General Juan José Flórez, con elementos de guerra suministrados por la reina Cristina de España y cuyos propósitos se asimilaban a los de reconquista, hicieron sentir palpablemente el peligro que corría el Istmo, abandonado a las débiles fuerzas de la nación soberana. La balanza de la opinión pública se inclinó entonces a favor de los Estados Unidos, quienes, por razón de doctrina y de conveniencia, eran opuestos a las usurpaciones europeas en la América española.

Existía en aquel tiempo la más franca y cordial amistad entre ellos y Colombia, en donde, como en los demás países hispanoamericanos, se recordaban con gratitud los beneficios que la Doctrina de Monroe les había prestado en la salvaguardia de su independencia. Como una prueba de la sinceridad de estas relaciones basta recordar que varios estadistas colombianos, como el General Santander, Florentino González y otros, abogaron por la incorporación de su país como parte integrante de los Estados Unidos, idea que en 1857 fué prohijada por el citado don Mariano Ospina, Presidente de Colombia entonces. (*)

(*) Indudablemente el doctor Ospina ignoraba lo que pocos años antes había expresado el Senador Clayton cuando se debatía en el Congreso americano el tratado con Inglaterra: "Más bien quisiera que otras naciones conocieran el hecho de que San Salvador (sic), uno de estos mismos estados centroamericanos, solicitó una vez ser admitido en la Unión, y nuestro gobierno no sólo declinó recibirlo sino que trató la solicitud como indigna de un momento de seria consideración".

El 12 de diciembre de 1846 se firmó en Bogotá un tratado por el cual Colombia, llamada entonces Nueva Granada, colocó el Istmo de Panamá bajo la protección de los Estados Unidos. Este tratado, suscrito por el señor Manuel María Mallarino, como Ministro de Relaciones Exteriores, y Benjamín A. Bidlack, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, contiene la cláusula 35 que en su parte esencial dice:

“El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y Gobierno de los Estados Unidos. . . . Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos 4, 5 y 6 de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio”.

Por esta cláusula, pues, Colombia colocó el Istmo de Panamá bajo la protección de los Estados Unidos. (*) Mas

(*) No debe confundirse la “protección” con el “protectorado”, como lo hizo el Secretario de Estado Freylinhuysen, quien en documento solemne declaró que por el Tratado de 1846 los Estados Unidos ejercían un protectorado en el Istmo de Panamá. El conocido internacionalista colombiano don F. de P. Borda, protestando contra esta infundada interpretación, escribía: “Ni Colombia habría aceptado semejante condición, ni tal cosa se entiende así en Derecho Internacional. El tratado de 1846 es un pacto bilateral en el cual casi todas las ventajas fueron para los Estados Unidos. La única estipulación favorable para Colombia se convirtió en peligro y humillación permanente. Los Estados Unidos vieron levantarse su Estado de California, al favor de la franquicia de los puertos de Panamá, y a esta ciudad sólo quedó

ellos no garantizaban los derechos de soberanía y propiedad de Colombia de una manera gratuita. A más de las ventajas a que se refiere la parte sustantiva de este artículo, allí se habla de “favores adquiridos” o sea la abolición de las tarifas diferenciales y otras concesiones comerciales que Colombia hizo a los Estados Unidos.

La cláusula 35 marca una época en los anales diplomáticos de los Estados Unidos. La protección dada a un país extranjero estaba en un completo desacuerdo con la política tradicional. Así lo comprendió el Presidente Polk en el mensaje con que sometió este tratado a la consideración del senado, en el que, después de advertir que “el Encargado de Negocios obró en este particular bajo su propia responsabilidad y sin instrucciones”, agrega: “Nadie como yo está más profundamente convencido del peligro que entrañan las alianzas embrolladas (entangling alliances) con cualquier nación extranjera. Que nosotros debemos evitar tales alianzas ha venido a ser una máxima de nuestra política, consagrada por los nombres más venerables que adornan nuestra historia y sancionada por la voz unánime del pueblo americano”. A pesar de esta objeción, el Presidente Polk, percibiendo las grandes ventajas del tratado para la facilidad de la comunicación con los nuevos territorios del Oeste que él mismo había adquirido, no vaciló en recomendarlo al senado, el que, casi por unanimidad de votos, le impartió la necesaria ratificación.

Desde el punto de vista de Colombia, el tratado no tenía otro objeto que asegurar la posesión integral del Istmo. Así lo comprendieron los negociadores. Mr. Bidlack decía que sin la garantía de la propiedad y soberanía del Istmo a la Nueva Granada, no hubiese podido obtener el derecho del libre tránsito ni la abolición de las tarifas diferenciales que por espacio de veinte años su país había

el recuerdo luctuoso de los desórdenes de las multitudes de emigrantes que por el Istmo pasaban en dirección a San Francisco, y la obligación de pagar, como en efecto pagó a los Estados Unidos mismos, el desastre causado a los colombianos por sus turbulencias inauditas”. *El Congreso Latino Americano*.

tratado en vano de suprimir. El señor Mallarino decía, por su parte, que la abolición de esas tarifas era la compensación de la obligación que se imponían los Estados Unidos de "garantizar la posesión íntegra, legítima y completa de aquellas porciones de territorio". Esa misma interpretación le dio al tratado el Presidente Polk en su mensaje citado:

"La garantía de la soberanía de la Nueva Granada sobre el Istmo, decía, es una consecuencia natural de la garantía de la neutralidad de este territorio. Nueva Granada nunca consentiría en ceder esta provincia para convertirla en un Estado neutral, y si lo aceptara, ésta no sería suficientemente populosa y rica para establecer y mantener una soberanía independiente. Pero un gobierno civil debe existir allí a fin de proteger las obras que se van a construir. Nueva Granada es una potencia que no causa recelos de ninguna nación."

El señor Mallarino hizo ver al señor Bidlack todos los beneficios morales y materiales que los Estados Unidos derivarían de ese pacto que Colombia, por su parte, consideró también muy ventajoso. Ese tratado, en concepto del canciller colombiano, alejaría todo recelo entre las repúblicas hispanoamericanas respecto de los Estados Unidos, cuya expansión territorial se había iniciado. "Nada vindicaría ni aumentaría tanto el prestigio de los norteamericanos, decía, como que después de ser calificados como opresores y dictadores, se presentaran y figuraran como protectores celosos de la integridad de las mismas repúblicas". Nunca pudo imaginar el señor Mallarino que esa estipulación, la única favorable para Colombia, habría de ocasionarle a su patria, con el correr de los años, la pérdida del territorio mismo que con ella se trataba de proteger.

La seguridad de esa privilegiada lengua de tierra hubiera sido completa si, como lo pensó el Presidente Polk, se hubiera obtenido una garantía similar de las otras grandes potencias. Efectivamente, dice Polk en su mensaje citado: "Si los Estados Unidos, como la principal de las naciones americanas, es la primera en dar esta garantía, no se puede dudar, y al contrario, lo espera confiadamente el gobierno

de la Nueva Granada, que la Gran Bretaña y Francia le darán a esa república garantías similares.” En otra parte dice: “No se ve otro medio de asegurar para todas las naciones las ventajas de este importante tránsito, sino la garantía de las grandes potencias comerciales de que el Istmo será un territorio neutral”. No se contentó el Presidente Polk con esta iniciativa sino que autorizó a su ministro en Londres para cooperar con el de la Nueva Granada en obtener del gobierno británico una garantía de neutralidad semejante a la contenida en la cláusula 35 del tratado referido.

La aprobación de ese Tratado, impartida en 1848, coincidía con el descubrimiento del oro en California, y así los Estados Unidos empezaron desde entonces a gozar de las ventajas del libre tránsito por el Istmo, que era el paso obligado de los innumerables pobladores del Oeste americano.

Los Estados Unidos invocaron el tratado por la primera vez con motivo del trágico incidente conocido con el nombre de “La tajada de sandía”. Este incidente, que ocurrió en la ciudad de Panamá en abril de 1856, lo originó un americano que, en estado de embriaguez, sacó una pistola para matar a un negro que le reclamaba el valor de una tajada de sandía que le había tomado de su mostrador de frutas. Alguien le arrebató el arma y echó a correr perseguido por el americano. Esto ocasionó una riña entre los americanos y los negros, que duró por espacio de tres horas, viéndose los primeros obligados a refugiarse en la estación del ferrocarril. Allí fueron sitiados por una turbamulta furiosa que disparó sobre el edificio, hiriendo a uno de los ocupantes. La autoridad local envió una escolta de soldados para dispersar a los amotinados, pero fueron impotentes para cumplir la misión que se les había confiado. Finalmente la turba forzó las puertas del edificio, en donde penetraron los negros matando a diez y seis americanos e hiriendo a otros tantos.

Este incidente motivó una larga correspondencia diplomática entre los Estados Unidos y Colombia, que condujo a una convención (septiembre 10, 1857) por la cual ésta reconoció su responsabilidad “derivada del atributo y

la obligación que tiene de conservar paz y buen orden en aquella vía interoceánica". Se interpretaba, pues, el tratado de 1846 en el sentido de que correspondía a la nación soberana del Istmo emplear las fuerzas necesarias para la protección del tránsito interoceánico contra disturbios locales, siendo por ello responsable de los daños y perjuicios que pudieran sufrir los pasajeros en caso de que Colombia no pudiera atender debidamente a esta obligación. Temeroso, sin embargo, el gobierno colombiano de que esta cláusula acarrear a la república una ilimitada responsabilidad, tuvo el cuidado de aclararla expresando que esa obligación "es la misma que obliga a todas las naciones a que mantengan paz y orden dentro de sus territorios, de conformidad con los principios generales del Derecho de Gentes y con los tratados públicos que hayan celebrado." En dicha Convención se estipuló la creación de una comisión de reclamaciones que fijó \$ 400.000 como indemnización a las víctimas de esos motines, suma que Colombia pagó religiosamente.

Pretendieron los Estados Unidos aprovecharse de este lamentable incidente para tratar de adquirir cierta autoridad sobre el Istmo de Panamá. En el memorandum de la Convención citada, presentado por el ministro americano en Bogotá, se propuso incluir la cláusula por la cual ambos países tendrían igual derecho al paso por el canal por cualquier ruta que se pudiese abrir. Se separaba a lo largo de la línea férrea una zona de veinte millas de ancho sobre la cual los Estados Unidos, reconociendo la soberanía de Colombia, adquirirían dominio. Panamá y Colón serían declaradas ciudades libres, protegidas por las fuerzas de los Estados Unidos. Se proponía además que Colombia les cediera ciertas islas en el Pacífico.

Esta propuesta era claramente violatoria del Tratado Clayton-Bulwer, según los obvios términos del mismo confirmados con la siguiente interpretación del Secretario Cass: "Aunque el objeto explícito de este tratado se refería a la construcción de un canal marítimo por la vía de San Juan y los lagos de Nicaragua y Managua, con no menor claridad se proclamó en él un principio general en relación con todas

las comunicaciones practicables al través del Istmo". Con todo, no tuvo Inglaterra necesidad de protestar contra esas proposiciones. Los negociadores colombianos las rechazaron porque en su concepto "significan en el fondo una cesión integral y gratuita, inconstitucional y poco honorable del Estado de Panamá a los Estados Unidos; el Gobierno americano no debe pretender ni exigir una tal cesión, y el Gobierno colombiano no podría concederla tampoco por ser contraria a los principios que sirven de base a las instituciones políticas de las dos Repúblicas".

Según los términos mismos del tratado de 1846, los Estados Unidos tenían derecho para desembarcar tropas en el Istmo únicamente con el fin especial de conservar el libre tránsito y mediante permiso previo del gobierno colombiano. La primera vez que los Estados Unidos, prescindiendo de esta formalidad, usaron del derecho de tránsito para pasar por el Istmo de Panamá tropas que destinaban a sus territorios del Oeste, Colombia protestó por conducto de su ministro en Washington, General Pedro Alcántara Herrán, quien en 1858 celebró con el Secretario de Estado Casey un convenio por el cual se dispuso que cuando en lo sucesivo hubieran de pasar fuerzas americanas por el Istmo, lo harían desarmadas y como grupos de simples individuos particulares, sujetos a la jurisdicción territorial, y "sin gozar de las exenciones que son de costumbre cuando transitan como tropa por territorios extranjeros". En 1865, el vice almirante Pearson desembarcó una escolta de marinos y una banda de músicos con el fin de rendir honores fúnebres a un cónsul americano que había fallecido en Panamá. Colombia protestó contra este hecho, a lo cual el Secretario de Estado, Seward, admitió que el vice almirante debió haber solicitado permiso previo para efectuar el desembarque.

Durante la revolución que dio en tierra con el gobierno de la Confederación Granadina, el General Mosquera, jefe de los revolucionarios, envió fuerza armada a ocupar el Istmo de Panamá. Don Rafael Pombo, Secretario Encargado de la Legación en Washington, invocó el tratado existente para solicitar la ayuda de los Estados Unidos en el

mantenimiento del orden en la ruta interoceánica, advirtiendo que con ello no quería insinuar que los Estados Unidos intervinieran en la lucha política que entonces se efectuaba. El gobierno americano se limitó a ordenar que se diera protección a la línea del ferrocarril. El General Pedro A. Herrán, ministro de la Confederación Granadina en Washington, ratificó un año después (junio de 1862) la nota de su secretario declarando que los Estados Unidos estaban obligados a garantizar la neutralidad del Istmo contra fuerzas que no fueran las del gobierno nacional neogranadino. Sin embargo, dudando quizás de esta interpretación o deseoso de obtener a todo trance el solicitado apoyo en favor del tambaleante gobierno que representaba, el General Herrán declaró sin rebozo que los Estados Unidos de Colombia, — nombre que los revolucionarios habían adoptado para el país, — era un estado diferente de la Nueva Granada, “un nuevo miembro de la familia de naciones y que se compone de todo o parte del territorio de la antigua República de Colombia.” El gobierno americano, como en la vez anterior, ordenó que se desembarcaran fuerzas navales para la protección del tránsito interoceánico y la vida e intereses de sus connacionales. Esta medida no satisfizo al General Herrán, quien insistió en que se desembarcara un cuerpo de infantería. En vista de la crítica situación en que se hallaban los Estados Unidos, afrontando entonces el peligro de su desintegración territorial, el Presidente Lincoln, antes de decidirse a dar paso alguno en el sentido que se le pedía, resolvió consultar a la Gran Bretaña y a Francia sobre el asunto. Preguntados estos dos gobiernos si deseaban unirse al de los Estados Unidos para garantizar, bajo la autoridad de Colombia, la seguridad del tránsito del Istmo, contestaron que no creían que se había llegado la contingencia para una intervención. La publicación de la correspondencia de esta gestión diplomática ocasionó una protesta de México contra la actitud de los Estados Unidos al pedir, en violación de la Doctrina de Monroe, la cooperación de los países europeos en asuntos netamente americanos. El gobierno de México recordaba los sufrimientos que su pueblo estaba experimentando con la intervención francesa, a lo

cual el secretario Seward, contestó que simpatizaba con los sentimientos que esa protesta contenía.

En varias ocasiones los Estados Unidos rehusaron su ayuda a Colombia para proteger el tránsito del Istmo contra ataques de revolucionarios colombianos. A una solicitud de esta clase hecha en 1865, el Secretario de Estado Seward, informaba a su ministro en Bogotá que el Procurador General opinaba que ni el texto ni el carácter de la cláusula 35 del tratado de 1846, imponían a su gobierno la obligación de acceder a dicha solicitud, y agregaba: "Esta estipulación se convino con el fin de garantizar el Istmo contra la invasión de una potencia extranjera. No podría haberse interpretado en el sentido de que nosotros apoyaríamos a uno de los bandos en un conflicto civil de Colombia". Esta interpretación fué aceptada por el Gobierno colombiano, según nota de J. M. Rojas Garrido, Secretario de Relaciones Exteriores, dirigida al ministro americano en Bogotá en septiembre de 1866, y en la cual, después de referirse a un intento separatista que se decía era instigado por los agentes de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, dice que "si se efectuara un movimiento de esta clase con el fin de independizar esa sección de la República e incorporarla a cualquier otra nación o potencia, esto es, con el fin de traspasar por cualesquiera medios a otra nación o potencia extranjera la soberanía que Colombia posee sobre aquel territorio, entonces se llegaría el caso cuando los Estados Unidos, en cumplimiento de la obligación contraída por el artículo 35 del tratado existente entre las dos repúblicas, deberían prestar su ayuda a Colombia para mantener su soberanía sobre el Istmo; pero no cuando los disturbios se confinen a los ciudadanos colombianos." Esta fué la misma interpretación dada en 1871 por el Secretario de Estado Hamilton Fish: "En virtud del tratado con la Nueva Granada en 1846, decía, este gobierno se ha comprometido a garantizar la neutralidad del Istmo de Panamá. Este compromiso, sin embargo, no incluye el deber de proteger la vía de la violencia de los bandos locales, lo cual se ha considerado como indiscutible deber del gobierno colombiano." Igual inter-

pretación dio el Secretario de Estado Bayard, quien después de recordar que varias veces el gobierno de los Estados Unidos, con el consentimiento de Colombia, envió tropas al Istmo de Panamá para la protección del tránsito en épocas de disturbios políticos, agrega: "El Gobierno de los Estados Unidos, al proceder de esa manera, ha reconocido siempre la soberanía de Colombia en ese territorio, y más bien ha rechazado que reconocido el deber de proteger el tránsito contra disturbios locales".

En 1885 tropas revolucionarias compuestas en su mayoría de extranjeros perniciosos y comandadas por un tal Pedro Prestán, mulato cartagenero, se apoderaron de Colón cometiendo infinidad de atropellos, como el de confiscar un barco americano y encarcelar al cónsul de los Estados Unidos y a otros ciudadanos de este país, a quienes se intentaba fusilar. Tropas del gobierno colombiano, procedentes de Panamá, atacaron a los rebeldes, quienes, al verse perdidos, decidieron prender fuego a la ciudad, la que quedó reducida a escombros. A petición del gobierno colombiano, fuerzas americanas desembarcaron en Colón limitando su acción a cooperar con las tropas colombianas a restablecer el orden y dar socorro a las víctimas de esa catástrofe.

El mismo día del incendio de Colón, otras fuerzas revolucionarias al mando del General Rafael Aizpuru, tomaron a Panamá aprovechándose del estado indefenso en que había quedado la ciudad. El coronel Ramón Ulloa, jefe de las tropas colombianas del gobierno, se vio en la necesidad de entrar en arreglos con Aizpuru, quien se comprometió a suspender hostilidades por el término de un mes. Este ambicioso jefe rebelde le propuso entonces al cónsul americano que, si se le garantizaba la gobernación, declarararía la secesión, colocando el Istmo bajo el protectorado de los Estados Unidos. El cónsul trató, con el desprecio que se merecía, esta indigna propuesta.

En tanto, fondeó en la bahía de Panamá una escuadra americana, al mando del Comandante McCalla, que había sido enviada a proteger el tránsito y la vida e intereses de los americanos. Otra escuadra fondeó en Colón al

mando del Almirante Jouett, quien le dirigió una carta al Coronel Ulloa en que le solicitaba permiso para desembarcar. Las fuerzas americanas entraron a Panamá, pero después de haber firmado un convenio con Aizpuru, por el cual éste se comprometía a no levantar barricadas ni a librar combate en la ciudad, se retiraron a resguardar los muelles de la Compañía del Ferrocarril.

El gobierno colombiano se preparaba a enviar fuerzas a Panamá con el fin de restablecer allí la autoridad legítima. Un ejército de 600 hombres se hallaba listo en Buenaventura, pero se carecía de los medios de transporte. Cuando los jefes se hallaban deliberando sobre este problema de solución en apariencia imposible, se presentó providencialmente la cañonera colombiana "Boyacá", que había decidido huir de Panamá para no someterse a la autoridad de Aizpuru. Este rebelde había enviado, en un vaporcito perteneciente a la Compañía francesa del Canal, unos comisionados para tratar de entrar en arreglos con el gobierno. Los comisionados fueron apresados, y el vaporcito y la cañonera sirvieron para remolcar unos pontones carcomidos e inútiles que hacía muchos años se hallaban fondeados en la bahía de Buenaventura. Esta flota improvisada de barcos viejos, al mando del General Rafael Reyes, marchó a la recaptura de Panamá.

Al tener noticia Aizpuru de que tropas del Gobierno habían salido de Buenaventura, a pesar de haberse comprometido a no librar combate dentro de la ciudad, mandó levantar barricadas en las calles con ánimo de defenderla. Las fuerzas americanas desbarataron esas barricadas y ocuparon los puntos más estratégicos de la ciudad. Al llegar las tropas del gobierno colombiano, el Comandante McCalla les advirtió que no se les permitiría acercarse a las líneas que ellos ocupaban. Esta advertencia estaba inspirada en un sentimiento equitativo de neutralidad, y así lo reconocieron los jefes de la expedición, quienes ordenaron su desembarco en otro sitio de la ciudad. El General Reyes conferenció con el Almirante Jouett, quien reconoció los derechos de Colombia que aquél representaba y ante quien se

verificó una entrevista con Aizpuru, en la cual se convino el rendimiento incondicional de este jefe rebelde. Restablecido el orden, las tropas americanas se retiraron del Istmo.

El Presidente Cleveland, en su mensaje de 8 de diciembre de 1885, daba cuenta al Congreso de estos sucesos en los siguientes términos: “Deseosos de ejercer solamente los poderes expresamente reservados por el tratado, y cuidadosamente atentos a los derechos de Colombia, las fuerzas enviadas al Istmo fueron instruídas de limitar su acción a evitar “positiva y eficazmente” que el tránsito del Istmo fuera “interrumpido o embarazado”. La ejecución de una tarea tan delicada y de tanta responsabilidad envolvió necesariamente el control de policía donde la autoridad local era por el momento impotente; pero siempre en ayuda de la soberanía de Colombia. La manera pronta y feliz como este gobierno cumplió su deber, fué debidamente apreciada por el de Colombia, quien nos hizo manifestaciones de gratitud. Restaurada la paz en el Istmo, con el establecimiento del gobierno constituído, se retiraron las fuerzas de los Estados Unidos”.

Durante la vigencia del tratado de 1846 hasta 1902, las fuerzas de los Estados Unidos se emplearon en las siguientes fechas: octubre de 1856; septiembre de 1860; mayo de 1861; junio de 1862; marzo de 1865; en 1873; marzo de 1885, y noviembre de 1901. En todas estas ocasiones el desembarco de esas fuerzas se hizo a solicitud del gobierno colombiano o con su previo permiso o consentimiento. Alguien ha hecho el cálculo de que todos estos desembarcos duraron por un período total de 168 horas durante los 54 años de la vigencia del tratado. Este fue el servicio que los Estados Unidos prestaron a Colombia a cambio de las concesiones y privi-legios en dicho pacto estipulados a favor de ellos.

Según las estipulaciones del mencionado pacto y según los antecedentes arriba referidos, los Estados Unidos se obligaron a proteger la neutralidad del Istmo de Panamá y mantener la soberanía y propiedad de Colombia en dicho Istmo contra ataques o agresiones de potencias extranjeras. Correspondía a Colombia mantener en paz y orden el trán-

sito interoceánico, pudiendo los Estados Unidos, con el consentimiento o permiso de ella, preservar la libertad de ese tránsito de interrupciones o embarazos, guardando estricta neutralidad en los disturbios domésticos.

Desde 1869 el Presidente Grant había iniciado una política más exclusivista con respecto a la comunicación interoceánica al hablar de la necesidad de abrir “un canal americano, por el pueblo americano y para el pueblo americano”, aplicando este gentilicio a los Estados Unidos. El Presidente Hayes ratificó esta política en 1880, cuando se iniciaba la obra francesa del canal. “La política de este país, decía, es un canal bajo el dominio (control) americano. Los Estados Unidos no pueden consentir que ese control lo ejerza ninguna potencia extranjera ni combinación de potencias extranjeras.”

El Tratado Clayton-Bulwer era serio obstáculo para la realización de esas ideas, y así, en abril del año últimamente citado, el Congreso de los Estados Unidos aprobó una resolución por la cual se pedía al Presidente que diera pasos inmediatamente para abrogar este pacto.

Entre los estadistas colombianos prevalecía la opinión de que era en el Tratado Clayton-Bulwer donde positiva y eficazmente había quedado garantizada la propiedad y soberanía de la república en el Istmo. Cabe observar aquí que fué don Rafael Rivas, ministro de Colombia en Washington y amigo personal de Sir Bulwer, quien le sugirió a éste, cuando se discutía aquel célebre tratado, se hiciese extensiva la garantía de neutralidad a todas las rutas posibles interoceánicas. (*) Años más tarde, Lord Granville, ministro del *Foreign Office* de Londres, le pidió al gobierno de Washington el cumplimiento de dicha cláusula. Por otra

(*) Si a don Rafael Rivas se le debe el haber cooperado en esta forma en la elaboración de este famoso tratado, a otro colombiano, don Manuel Torres, primer ministro hispanoamericano acreditado ante el gobierno de los Estados Unidos, le corresponde el alto honor de haber sugerido, tres años antes de Monroe, la doctrina de este nombre. John Quincy Adams, a quien se atribuye la verdadera paternidad

parte, como se ha visto al principio de este capítulo, fué la intención del Presidente Polk y de los negociadores del tratado de 1846 solicitar de las potencias marítimas la garantía colectiva de la neutralidad del Istmo y de los derechos de soberanía de Colombia en dicho territorio. A fin de reforzar esta solicitud, la ley colombiana sobre concesión a la Compañía francesa, dispuso exceptuar del paso del canal a las naves de las naciones que, estando en guerra con otra u otras, no hubiesen adquirido el derecho de transitar por él en todo tiempo, por tratados públicos en que se garantizase la soberanía de Colombia sobre el Istmo.

Dos tratados, pues, obligaban a obtener la garantía que Colombia buscaba. El Secretario Blaine no sólo rehusó cumplir este compromiso, sino que lo conceptuó innecesario y ofensivo tanto para Colombia como para su país. En nota dirigida a su ministro en Londres decía: "A juicio del Presidente, la garantía otorgada por los Estados Unidos de América no requiere adhesión, asentimiento ni apoyo de otra potencia. En más de una ocasión este Gobierno ha tenido que llevar a efecto la garantía de neutralidad prometida, y nada por el momento deja prever o recelar que haya de ocurrir el caso de que esta nación no pueda dar cumplimiento a lo estipulado. Jamás se ha suscitado la menor duda por parte de los Estados Unidos acerca del libre tránsito del comercio del mundo por cualquier vía que se abriese de un mar a otro mar, como de protección a los derechos territoriales de Colombia contra toda agresión o intervención de cualquier naturaleza." En ese mismo día dirigió una enérgica circular a sus diplomáticos en Europa, en la que decía: "Un convenio entre los Estados europeos para garantizar conjuntamente la neutralidad, y en efecto dominar el ca-

de la célebre doctrina, escribe en sus *Memoirs* acerca de una conferencia que él tuvo con el señor Torres en mayo de 1820, en la que después de manifestarle éste los anhelos de los países hispanoamericanos, le habló de los temores que ellos abrigaban de la Alianza europea y en especial de Inglaterra. "Ellos desean, decía el señor Torres, combinar un sistema americano que comprenda todo el hemisferio en oposición al de Europa y especialmente en oposición a Inglaterra".

rácter político de una ruta de comercio, tan lejos de ellos y tan cerca de nosotros que forma prácticamente una parte de nuestra línea costanera, sería considerada por este Gobierno como asunto de la más grave inquietud. Cualquier intento para invalidar esta garantía por medio de un acuerdo entre las potencias europeas, tendría el carácter de una alianza contra los Estados Unidos”.

Fracasado este intento, tardemente acordado, se pensó en Colombia en la abrogación del tratado de 1846, cuyo término había expirado por segunda vez y cuya vigencia dependía de la voluntad de cualquiera de las partes. Pero ese recurso, por razones obvias, no hubiese facilitado la solución del problema. Era, pues, indicado que no se denunciase y que Colombia continuara confiada en la buena fe de los Estados Unidos para el cumplimiento de esa solemne obligación internacional ratificada con las declaraciones del Secretario Blaine y de los otros ilustres estadistas americanos citados.

VIII

ESFUERZOS DE COLOMBIA POR LA VIA INTEROCEANICA

EL FERROCARRIL DE PANAMA

Numerosos escritores parciales o mal informados, dando crédito a los conceptos calumniosos propalados por el principal responsable de la separación de Panamá, afirman abierta o veladamente,—con el fin de paliar o disculpar el despojo de que Colombia fué víctima,— que ella era un obstáculo para la realización del canal interoceánico. Nada, sin embargo, más lejos de la verdad de los hechos ni que más fácilmente pueda desmentirse con abundancia de pruebas.

Antes de hacer una relación de las leyes, proyectos y contratos que patentizan el interés de los colombianos por esta obra de beneficio universal, conviene hacer una breve reseña histórica del ferrocarril de Panamá, primera vía férrea trascontinental e interoceánica que se construyó en América y cuya realización se debió principalmente a los esfuerzos de Colombia.

Después del saqueo e incendio de Panamá por Morgan, comenzó a declinar el activo movimiento comercial del Istmo. A mediados del siglo XVIII quedó suprimido en el Istmo el comercio de los galeones por preferirse, para el tráfico entre España y sus colonias del Pacífico, la ruta del

Cabo de Hornos debido a los serios peligros que, por los corsarios y bucaneros, presentaba no solamente la nevegación del mar de las Antillas, sino también el tránsito del Istmo que ellos habían convertido en teatro de sus piráticas aventuras. Esto determinó la ruina de Portobelo y la decadencia de varias poblaciones del Istmo.

Este período de abandono e inactividad perduró hasta mediados del siglo pasado, cuando el incipiente comercio entre Sur América y Europa empezó a dar al Istmo un poco de vida económica. Mas la carencia de una fácil vía de comunicación entre los dos océanos era un serio obstáculo para fomentar el desarrollo comercial en la escala a que tenía derecho de aspirar región con tan privilegiada situación geográfica.

Convencido el gobierno colombiano de tal necesidad, a la que por su escasez de recursos no podía hacer frente, invitó a las más poderosas naciones del mundo a acometer esta obra de innegables beneficios para el comercio internacional. Inglaterra consideró el proyecto, pero desistió ante la magnitud de la obra. Francia hizo más: estudió el proyecto y celebró un contrato para establecer la comunicación férrea. Este documento, suscrito en 1847 por el señor Mateo Klein, en representación de un grupo de banqueros y comerciantes en su mayoría franceses, estipulaba tan ventajosas concesiones y privilegios a favor de los contratistas que no dejó de causar inquietud entre algunos colombianos por los peligros que entrañaba para la soberanía de Panamá. Felizmente, teniendo en cuenta las dificultades y costo de la obra, los contratistas desistieron de la empresa y dejaron caducar el contrato al no otorgar la fianza que en él se estipulaba.

El gobierno colombiano se aprovechó de esta oportunidad para entrar en negociaciones con un grupo de americanos encabezados por William A. Aspinwall, y resultado de ellas fué el contrato celebrado en Washington en 1848 y ratificado en Bogotá dos años después. Por este contrato se le concedía a la Compañía, durante el término de cuarenta y nueve años, el privilegio exclusivo de establecer un ferro-

carril a través del Istmo de Panamá, reservándose el Gobierno el derecho de redimirlo a los veinte años por la suma de cinco millones de dólares, y por cuatro y dos millones al final de las dos décadas siguientes. Al expirar el término del privilegio, el gobierno entraba gratuitamente en el goce, propiedad y posesión del ferrocarril con todos sus enseres. “El Gobierno, en consideración de las dificultades de la empresa y a las ventajas directas e indirectas que la República debe sacar de ella”, les hacía a los contratistas las más generosas concesiones, como darles gratuitamente los terrenos necesarios para el establecimiento de la línea férrea y de los puertos marítimos, secos y fluviales, así como las tierras baldías de la isla de Manzanillo, en la bahía de Limón, uno de los terminales del ferrocarril. Se les concedía, además, a título gratuito y a perpetuidad, 150.000 fanegadas de tierras baldías, teniendo la Compañía la libertad de escogerlas en la parte continental de las provincias de Panamá y Veraguas que más le conviniera, o, en su defecto, en algunas otras provincias de Colombia. El gobierno recibía por toda compensación el tres por ciento de los beneficios netos de la empresa. Tales fueron los términos principales de este famoso contrato reconocidamente desventajoso para Colombia.

El descubrimiento del oro en California, hecho que prácticamente coincidía con la firma del contrato, vino a mostrar la urgencia de construir el ferrocarril en el menor tiempo posible, pues se preveía la enorme afluencia de gentes que cruzarían el Istmo en busca del codiciado metal.

La obra debía quedar concluída en el término de seis años. La Compañía emprendió su construcción sin demora alguna. “Los trabajos, dice F. N. Otis en su libro sobre esta empresa, no se inauguraron con ceremonias imponentes. Dos ciudadanos americanos saltan, hacha en mano, de una rústica canoa sobre una playa virgen y desolada y, con una comitiva de media docena de indígenas que abren una trocha con sus machetes, hieren el árbol más cercano con sus brillantes hachas. Los rápidos golpes repercuten de orilla a orilla, y el majestuoso árbol del cacao cae rendido sobre la playa. Así, sin ostentación alguna, se anunció el comienzo

de un ferrocarril que, por los intereses y dificultades que encerraba, puede ser considerado como una de las más grandes y audaces empresas que se hayan intentado”.

Los ingenieros americanos desplegaron en la construcción de esta vía férrea la indomable energía que ha caracterizado a los hombres de su raza. Sobre un lanchón establecieron sus oficinas. Trabajaban con el barro hasta la cintura en las selvas espantosas y pestilentes del Istmo, selvas inhospitalarias, llenas de innumerables insectos y reptiles ponzoñosos. La construcción de este ferrocarril fué ciertamente una lucha titánica contra obstáculos al parecer insuperables. Por muchos aspectos puede considerarse como uno de los mayores triunfos que el esfuerzo humano haya alcanzado en su lucha contra la bravía naturaleza del trópico. El principal de esos obstáculos era lo mortífero del clima que dieztaba o ahuyentaba a los trabajadores. Debido a la escasez de brazos y a la inadaptabilidad de europeos y americanos a las condiciones existentes, la Compañía decidió contratar súbditos chinos en la creencia de que ellos podrían soportar mejor lo deletéreo del clima, y, al efecto, mil de ellos fueron traídos de Cantón. A pesar de los cuidados, un mes después de su llegada al Istmo los chinos empezaron a enfermar y a afectarse de tristeza con tendencias al suicidio. Los intérpretes atribuyeron este melancólico estado a la falta de su acostumbrado opio, y así se ordenó que se les diera una ración de esta droga, lo que dio resultados favorables. Mas esta práctica era ilegal, y así hubo de suspenderse. Privados de lo que constituía en ellos un hábito necesario y sujetos a la malsana influencia del clima, los chinos perdieron todo aliento y vigor. Un centenar había muerto de enfermedades, y los restantes se entregaron a la más espantosa desesperación, y buscaban la muerte por los medios que les caían a sus manos. Algunos se sentaban en la playa, e impassibles e inmóviles, esperaban a que la marea se los tragara. Otros se ahorcaban de los árboles o se estrangulaban con sus peluquines o se degollaban con sus herramientas de trabajo. Fué una tragedia dantesca representada en los manglares del trópico. Por varios y extraños métodos cen-

tenares pusieron fin a su mísera existencia. Los restantes, menos de doscientos, enfermos e inútiles, fueron embarcados para Jamaica.

A pesar de todas estas y otras dificultades, en 1855, antes de vencerse el plazo estipulado, se colocó el último riel. Se ha ponderado el costo en vidas humanas diciendo que se llevó una por cada traviesa de la línea. En dinero efectivo ascendió a siete millones de dólares.

La terminación de este ferrocarril causó, como era natural, gran regocijo entre los colombianos. Para celebrar este acontecimiento se les obsequió a los directores de la empresa con un banquete al cual concurrieron varios miembros del Gabinete colombiano que habían venido de Bogotá a participar en el júbilo general. Entre las copas de champagne, alguien propuso darle el nombre de Aspinwall a la ciudad en donde principiaba el ferrocarril y que hasta entonces no había sido bautizada. La moción fué secundada y aprobada por todos los comensales, y se dice que el mejor discurso de la ocasión fué el del doctor Victoriano de D. Paredes, entonces Secretario de Relaciones Exteriores. Sin embargo, este nombre acordado allí no estaba destinado a prevalecer. El congreso colombiano decretó distinguir a la nueva ciudad con el nombre de Colón, en honor del Descubridor. Pero el nombre de Aspinwall se había popularizado tanto en el exterior hasta el extremo de haber originado un pequeño incidente diplomático. Al solicitar el ministro americano en Bogotá el exequátur de estilo para un cónsul en Aspinwall, el gobierno colombiano informó cortésmente al solicitante que no había en el país población con ese nombre, advirtiéndole que si en las letras patentes se reemplazaba ese nombre por el de Colón, no habría inconveniente alguno en acceder a la petición. Este reparo causó extrañeza en el gobierno de Washington, el que, por un tiempo, estuvo dispuesto a considerar como descortés la actitud del de Colombia, pero se le dieron satisfactorias explicaciones que pusieron fin al incidente. Sin embargo, el nombre de Aspinwall siguió usándose en el exterior hasta que el gobierno colombiano dictó un decreto por el cual se dispuso rechazar

toda carga o correspondencia que no llegara dirigida a Colón, lo cual influyó decisivamente para que este nombre haya prevalecido hasta la fecha.

El tráfico de pasajeros de los que iban a California le daba al ferrocarril tan enormes rendimientos que pocos años después de concluído se consideraba como una de las empresas más prósperas del mundo. Panamá había salido de su letargo secular y se había convertido en una especie de Babilonia en donde se derrochaba el oro a manos llenas. El Istmo había adquirido una gran importancia internacional. Los contratistas pensaron entonces en asegurarse un privilegio por un mayor número de años. Al vencerse la mitad del primer plazo, la Compañía envió un representante a Bogotá para negociar un nuevo contrato a cualquier costo. La nueva negociación, suscrita en 1867, no fué tan favorable. El privilegio duraría por noventa y nueve años; pero la Compañía contrajo nuevas obligaciones. Se pagó al gobierno un millón de dólares, y se convino en darle, por todo el término del privilegio, una renta anual de \$ 250.000. La Compañía se obligó a transportar gratuitamente las tropas, armamentos y mercaderías del gobierno.

Cuando se tuvo noticia en Nueva York de que la empresa había adquirido tales responsabilidades, las acciones bajaron de 300 a 80 en pocos días. Era el comienzo de los malos tiempos. En aquella época se ordenó, por otra parte, la construcción del ferrocarril de los Estados Unidos al través del Continente, obra que quedó concluída pocos años después y la cual le restó a la Compañía del de Panamá su mejor negocio o sea el tráfico con California. Pero aún le quedaba el comercio con Sur América. Sin embargo, nuevos reveses financieros sufrió la Compañía en este campo, pues no habiendo aceptado un convenio propuesto por la Pacific Steam Navigation Co., ésta inició una activa guerra de tarifas para lo cual contaba con grandes y rápidos barcos que hacían el viaje por el Cabo de Hornos. Esto ocasionó una disminución considerable en los proventos del ferrocarril. Una oportunidad providencial se le presentó finalmente a la Compañía para disponer del ferrocarril y fué el proyecto

francés para excavar el canal. La ruta seleccionada para éste correría paralela a la línea férrea, teniendo la Compañía el privilegio exclusivo para la transportación interoceánica por esta zona. Los franceses se vieron obligados a comprar el ferrocarril por la suma de diez y ocho millones de dólares, aceptando, desde luego, todas las obligaciones anteriores contraídas con el gobierno colombiano por los antiguos concesionarios.

En el capítulo cuarto de este libro hemos hecho referencia a los primeros proyectos de canal originados en Colombia. Se ha dicho con verdad que nunca durante la historia del país hubo un tiempo en que no se discutiera alguna ley, proyecto, contrato o tratado encaminados a la realización de este gran objeto. “Aquellos, dice don Marco F. Suárez, fué un voto incesante, un anhelo que jamás se interrumpió ni pudo interrumpirse, por tratarse de un privilegio natural, vinculado a nuestro territorio, y que formaba el tesoro más precioso del mundo, tesoro no porque se hallara oculto, pero sí porque podía competir con las preesas y riquezas más efectivas”. Cita el señor Suárez las siguientes palabras de otro colombiano, escritas en 1860, y que expresan ese anhelo vehemente de Colombia: “Nosotros hubiéramos debido de imitar a aquellos célebres cruzados que pasaron al Asia a rescatar el Santo Sepulcro. Esos famosos guerreros hacían que todo el ejército dijese en alta voz, al toque de oraciones, estas palabras: “Acordaos del Santo Sepulcro”. Los granadinos debiéramos decir también: “Acordaos de la canalización del Istmo”.

No existen menos de una treintena de disposiciones legales referentes a este asunto. Sería demasiado prolijo si fuésemos a dar cuenta separada de cada una de ellas, y así nos limitaremos a hablar de las más importantes. Los colombianos siempre comprendieron y apreciaron el valor que la posición geográfica del Istmo tenía para beneficio de todos los pueblos de la tierra. Sin egoísmo y con desinterés, invitaron a las más poderosas naciones a acometer la empresa. Desde 1835 las ciudades de Portobelo y Panamá habían sido declaradas libres para el comercio universal.

Por ley 60 de 1866 se dispuso: “El Gobierno declara neutrales para todo tiempo los puertos de uno y otro extremo del canal, y las aguas de éste, de uno a otro mar; y en consecuencia, en el caso de guerra entre otras naciones o entre una de ellas y la Nueva Granada, el tránsito por el Canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el Canal, sin ser molestados ni detenidos”.

Cuando en 1869 se discutía en Bogotá un tratado con los Estados Unidos sobre apertura del canal, éstos pretendieron el derecho de cerrar las puertas del mismo al comercio de los países que estuviesen en guerra con ellos, al mismo tiempo que dicho gobierno podría servirse de él para el tránsito de sus buques y demás elementos de guerra. Los negociadores colombianos, señores Miguel Samper y Tomás Cuenca, consideraron tal pretensión opuesta a la tradicional doctrina de las leyes colombianas, acerca de la neutralidad absoluta del canal, y de su apertura sobre el pie de una perfecta igualdad para el comercio de todas las naciones. Y era tan íntima la convicción de aquellos negociadores en este punto que, a su juicio, “si el canal no se ofreciese al mundo como una prueba de paz y como un lazo para estrechar más y más las relaciones fraternales entre todos los países, sino como una poderosa arma de guerra, que hubiera de esgrimirse de continente a continente, sería preferible que jamás se abriese”.

La primera concesión colombiana fué hecha en mayo de 1835 al Barón Carlos de Thierry, a quien se le dio “el privilegio de abrir un canal por las aguas del río Grande, del Chagres y de la bahía de Limón, adoptando los puntos que crea más ventajosos para el seguro tránsito de buques que no calen más de diez pies de agua”. En el año siguiente se declaró insubsistente este privilegio y se dieron las bases para abrir una comunicación intermarina. Dos años más tarde se concedió un privilegio semejante a varios ciudadanos colombianos y franceses. En 1842 se fijaron las reglas para llevar a efecto la empresa de la comunicación interoceánica

y se convocaba a los individuos que quisieran hacer propuestas. En 1851 se concedieron dos privilegios: uno a los señores Manuel Cárdenas y Florentino González "para abrir un canal que ponga en comunicación el río Atrato y el océano Pacífico", y el otro a los señores Ricardo de la Parra y Benjamín Blagge para abrirlo uniendo las aguas de los ríos Atrato y San Juan. Estos privilegios durarían por el término de 49 años, y los canales deberían tener "la anchura y profundidad necesarias para que por ellos pudieran navegar buques de vapor y de vela, de doscientas toneladas por lo menos". En el año siguiente las leyes colombianas consignan otros privilegios a favor de los señores Patricio Wilson, Juan Henderson y otros para abrir un canal por el istmo de Darién, entre el golfo de San Miguel y la ensenada de Caledonia. En 1855 se celebró un contrato de privilegio semejante con José Gooding y Ricardo Vanegas que mereció el favor popular por la satisfacción patriótica de que un colombiano fuera el constructor de la grandiosa obra. Este canal debería abrirse uniendo las aguas del río Atrato y sus afluentes con los que caen al mar Pacífico. El privilegio duraría noventa y nueve años y el canal debería tener una anchura y profundidad suficientes para buques de 400 toneladas.

Diez años más tarde se celebró un contrato con el mismo objeto con el señor Henry Duestbury, contrato que fué improbadado por el congreso colombiano por medio de la ley 60 de 1866, arriba citada, en la cual, al mismo tiempo, se dieron las bases que debían servir al poder ejecutivo para celebrar un contrato de apertura del canal, ordenando que se publicaran esas bases en los principales periódicos de Europa y de los Estados Unidos, a fin de abrir una licitación sobre el asunto. La publicación de esas bases probablemente influyó en el ánimo de los Estados Unidos para entablar negociaciones con Colombia referentes a la apertura de un canal por los istmos de Panamá o Darién. Esas negociaciones dieron por resultado el tratado suscrito en Bogotá, en 1869, el que fué rechazado por el congreso colombiano, quien, no obstante, excitó al ejecutivo para que, de acuerdo

con las reformas indicadas por el mismo congreso, reanudase las negociaciones con el gobierno americano a fin de celebrar un tratado definitivo sobre el asunto.

En los comienzos de la administración del Presidente Grant fué nombrado ministro de los Estados Unidos en Bogotá el señor Stephen A. Hulburt, quien tenía instrucciones de llevar a cabo las negociaciones referentes a un canal y quien cumplió su cometido al suscribir el tratado del 26 de enero de 1870. Según las estipulaciones convenidas habría una alianza ofensiva y defensiva entre los dos países. El canal lo construirían por su cuenta los Estados Unidos, aportando Colombia la faja de tierra únicamente, gozando por ello de una participación en los productos del mismo. El canal estaría abierto, en términos de absoluta igualdad, a todas las naciones que estuvieran en paz con las partes contratantes, comprometiéndose los Estados Unidos a defenderlo contra invasiones o ataques extranjeros.

Este tratado, con sustanciales reformas, fué aprobado por el congreso colombiano por ley 97 de julio de dicho año. Sin embargo, las enmiendas introducidas a ese pacto no fueron del agrado del gobierno americano, el que, a pesar de los esfuerzos de Colombia, rehusó presentarlo a la consideración del senado. Creyó el ministro americano ver en esas modificaciones la influencia del encargado de negocios de la Gran Bretaña en Bogotá, quien, como era de suponerse, tendría instrucciones de su gobierno de obstaculizar aquella negociación, cuyas estipulaciones no armonizaban con las del Tratado Clayton-Bulwer. Según Mr. Hulburt, el cambio al respecto de la política colombiana se debió a las actividades del diplomático inglés, quien, para obtener lo que se proponía, explotó el sentimiento religioso del pueblo colombiano izando a media asta su bandera el Viernes Santo y oyendo las misas de la Catedral, en una de las cuales edificaba por su piedad llevando un cirio encendido en la procesión que hacía parte de la ceremonia. Esta suposición es de todo punto infundada, pues, por una parte, el gobierno y congreso colombianos de entonces no se distinguían ni con

mucho por su celo religioso, y por la otra, la estipulación referente a la alianza ofensiva y defensiva con los Estados Unidos no podía ser aceptada por Colombia debido a las complicaciones internacionales que de ello pudieran resultar.

En vista de la actitud del gobierno americano, el congreso colombiano expidió la ley 33 de 1876, por la cual se autorizaba al poder ejecutivo para negociar la apertura del canal sobre las bases en esa ley estipuladas. En tanto, con este objeto se constituía en París un sindicato presidido por el General austriaco Etienne Turr, con cuyo apoderado celebró Colombia un contrato para la apertura del canal. Este contrato no se llevó a efecto, pero sirvió de base al que se celebró en Bogotá con M. Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, jefe de la comisión científica exploradora del Istmo y quien por dos años se había dedicado al estudio de las rutas. Por este contrato, aprobado por la ley 28 de 1878, el gobierno concedía durante noventa y nueve años el privilegio exclusivo de construir un canal interoceánico al través del territorio colombiano. Los estudios definitivos del terreno y el trazado de la línea se harían por una comisión internacional de individuos o ingenieros competentes. A los concesionarios se les daba el plazo de dos años para constituir una compañía anónima universal que se encargara de la construcción de la obra, la cual debería quedar terminada dentro de los doce años siguientes. Se cedían gratuitamente a los concesionarios todas las tierras necesarias y se les adjudicaban, además, en la misma forma y a su elección, 500.000 hectáreas baldías. Como una compensación de los derechos, exenciones y concesiones otorgados por este contrato, el gobierno tendría una participación del cinco por ciento sobre el producido bruto de la empresa, participación que se aumentaría en uno por ciento cada treinta años de la duración del privilegio. La compañía empresaria garantizaba que esta participación no sería menor, en ningún caso, de la suma de \$ 250.000 anuales que el gobierno recibía de los productos del ferrocarril de Panamá.

El concesionario, —hijo de un diplomático inglés y una princesa Bonaparte de la rama romana,— regresó a Francia con el fin de formar, de acuerdo con su contrato, la compañía constructora del canal cuya dramática y singular historia relataremos en el capítulo siguiente.

IX

LA COMPAÑIA FRANCESA DEL CANAL

Para llevar a feliz término la obra a que se refiere el anterior contrato, los concesionarios buscaron la cooperación del Conde Fernando de Lesseps, quien se hallaba entonces en el zenit de su gloria como constructor del Canal de Suez. La apertura de este canal había regocijado al mundo entero. Lesseps era aclamado como un héroe y como a tal todas las naciones de Europa rendíanle homenaje. Contra obstáculos al parecer insuperables había realizado el sueño de treinta siglos, el proyecto acariciado por los Tolomeos y Faraones. No fué ciertamente el menor de esos obstáculos la ciega oposición que a esta obra de beneficio universal hizo Inglaterra por medio de Lord Palmerston. (*) Reconociendo su error y apreciando las ventajas que ella, más que ninguna otra nación, reportaría de la obra de Lesseps,

(*) Una de las razones que Lord Palmerston aducía para oponerse al proyecto de Lesseps era la de que al acortarse la distancia entre Inglaterra y la India disminuiría consecencialmente el número de barcos mercantes ingleses, a lo cual Lesseps objetó irónicamente que si ello era cierto debería entonces, por la causa contraria, hacerse obligatorio el viaje de esos barcos por la ruta del Cabo de Hornos. Dios Santo! Causa pavor pensar en el diluvio de anatemas que en nombre de la civilización hubiesen llovido sobre Colombia si ella hubiese presentado, en relación con el Canal de Panamá, un argumento de esta clase.

Inglaterra,—como un desagravio,— se apresuró a rendirle entusiastas tributos de admiración. Francia estaba orgullosa de su hijo, a quien confirió la más alta de sus condecoraciones. Su popularidad rivalizaba con la de Víctor Hugo. Se pensó en ceñir sobre su pecho la banda presidencial. Apadrinado por el mismo Hugo fué elegido miembro de la Academia Francesa. Gambetta lo saludó en esta ocasión llamándolo el “Gran Francés”, título que a pesar de su sombrío ocaso, ha sido refrendado por la posteridad. Correspondióle a Renan contestarle el discurso de recepción. En él rindió el ilustre director de la Academia un brillante tributo a la vida y empresas de Lesseps. “Debéis, decía, sentirnos feliz y satisfecho con vuestra vida, e indiferente a la muerte, porque sois valeroso. Os sentís un poco intranquilo, como dijísteis en una conferencia, cuando pensáis que en el día del Juicio el Creador pueda reprocharos el haber modificado la obra de Sus manos. Permitidme que os asegure que no hay motivo fundado para esté temor. Si hay alguna persona por cuya suerte en el Valle de Josafat yo no sienta ninguna aprehensión, esa persona sois vos. Allá continuaréis representando la parte del encantador y ganaréis la voluntad del Juez Supremo... El ciertamente está satisfecho de vos”.

Por su avasallador prestigio y excepcional experiencia era, pues, el Conde de Lesseps el llamado a organizar, dirigir y llevar a cabo el canal del Nuevo Mundo. Ya casi octogenario esperaba colocar sobre sus sienes el laurel de Panamá junto al laurel de Suez. La historia de este último proyecto tiene un melancólico y dramático interés.

De acuerdo con las estipulaciones del contrato, Lesseps convocó en París (1879) el Congreso Internacional Científico que debía decidir acerca de la ruta y de los otros puntos técnicos del canal. Su personalidad dominó este congreso integrado por 136 delegados,—la mayoría franceses,— escogidos entre los mejores sabios, ingenieros y navegantes de Europa y de América. Lesseps se decidió desde un principio por la ruta de Panamá y por la construcción de un canal a nivel. Sus puntos de vista fueron aceptados por una abrumadora mayoría, contra la oposición de casi todos los dele-

gados americanos e ingleses. El costo de la obra fué calculado en 168 millones de dólares.

La concesión se transfirió a la *Compagnie Universelle du Canal Inter-oceanique de Panamá*, más popularmente conocida con el nombre de Compañía francesa del Canal. La oficina matriz se radicó en París. Fernando de Lesseps presidía, con cierto carácter dictatorial, la junta directiva. Era el jefe supremo y sus decisiones eran inapelables. Los otros miembros de la junta eran su hijo Carlos de Lesseps, el Barón Henri de Cottu y Mario Fontane, ilustre hombre de letras que había sido secretario de la Compañía del Canal de Suez.

Como la primera suscripción para financiar la empresa no tuviera la acogida que se esperaba, Lesseps apeló entonces a un recurso ingenioso para despertar el entusiasmo público. Con una numerosa comisión técnica marchó al Istmo, donde fué recibido con arcos triunfales y donde, con ceremonias espectaculares, inauguró oficialmente los trabajos "en nombre y por autoridad del Gobierno de Colombia". (Enero 1.º de 1880). Estas alegres y pomposas ceremonias tuvieron, sin embargo, un mal augurio: un barreno de dinamita que debía volar la primera tierra del canal y anunciar el comienzo de la obra, no estalló. La fe de Lesseps no era para amenguada por un incidente de superstición trivial, y regresó a Francia lleno de optimismo en el buen éxito de la obra así iniciada. La inspección que había hecho de la línea lo llevó a la conclusión de que el canal podía construirse en ocho años y con un costo de 131 millones. "El Canal de Panamá, decía, será más fácil de comenzar, de terminar y mantener que el Canal de Suez". Secundado por la activa propaganda de la prensa, Lesseps logró lo que se proponía. Millares de franceses, la mayoría gentes de los campos, se apresuraron entonces a invertir sus ahorros en una empresa de tan halagadoras perspectivas y de ejecución tan fácil en apariencia.

Mientras tanto, un sentimiento adverso al proyecto francés había surgido en los altos círculos oficiales y comer-

ciales de los Estados Unidos. Aunque la doctrina de Monroe, según obvia interpretación, no tenía aplicación en una empresa privada, universal en su carácter y por ende neutral, los Estados Unidos consideraron el punto como serio problema internacional, por la intromisión de Francia en los asuntos de América. Se calumniaban los propósitos de los franceses. "En efecto, escribía desde París el delegado americano W. E. Johnston, aquí se dice que una de las posibles soluciones que M. de Lesseps tiene en reserva, es separar el Istmo de Colombia y erigirlo en Estado independiente bajo el protectorado de Francia, y después permitir que asuma la propiedad, las deudas y la dirección del canal y del ferrocarril". Igualmente mostraron los Estados Unidos su descontento con la actitud de Colombia, quien, según ellos, debió haber obtenido su consentimiento previo, de acuerdo con la cláusula de la garantía sobre neutralidad del Istmo. El Secretario de Estado Mr. Evarts aún intentó compeler a Colombia a repudiar las obligaciones de ese contrato.

Con el fin de disipar esa atmósfera de desconfianza, el gobierno francés, por conducto de su ministro en Washington, aseguró al de los Estados Unidos que aunque miraba con simpatía las concepciones de sus compatriotas, no tenía interés en aquella empresa y que no intentaba intervenir en ella en ninguna forma, ni darle ningún apoyo, directo o indirecto. Años más tarde, cuando el parlamento francés, olvidando esta declaración, dictó una ley de apoyo financiero a la Compañía del Canal, el congreso de los Estados Unidos aprobó una resolución en la que hacía constar el desagrado e inquietud de la intervención de cualquier gobierno europeo en la construcción de un canal por la garganta ístmica de América, considerando tal intervención como perjudicial a los intereses de los Estados Unidos y como una amenaza a su bienestar.

No contentos con esta enérgica oposición, los Estados Unidos trataron de construir otro canal por la ruta del lago de Nicaragua que había sido considerada por la comisión técnica enviada por el Presidente Grant como la más fac-

tible de todas las rutas interoceánicas. En realidad de verdad, esa vía fué siempre la preferida de los Estados Unidos. Los delegados americanos al Congreso de París, encabezados por Aniceto G. Menocal, cubano de nacimiento, no sólo abogaron por la adopción de esa ruta, sino que conceptuaron que la de Panamá era de todo punto imposible.

Comprendiendo Lesseps la importancia de ganarse la buena voluntad del gobierno y del pueblo americanos, a su regreso del Istmo visitó a los Estados Unidos, en donde fué recibido en audiencia por el Presidente Hayes. Sumas enormes se gastaron vanamente en propaganda. Los americanos rehusaron sistemáticamente dar su apoyo financiero a esta empresa. Poco tiempo después de esta visita, el Presidente Hayes enviaba, como un rechazo al proyecto de Lesseps, su mensaje al congreso en el que expresaba la necesidad de construir un canal bajo el exclusivo dominio (control) de los Estados Unidos. Con no mejor fortuna corrió en Inglaterra el ilustre promotor. El canal debía, pues, construirse con sólo el dinero de su patria, como lo había sido el de Suez. En 1882 se dio comienzo efectivo a los trabajos.

No es nuestro ánimo ni cabe dentro de los límites que nos hemos trazado en estas páginas, hacer una relación completa o detallada de las causas que conspiraron el estruendoso fracaso de la Compañía. Basta decir que las principales de ellas fueron la corrupción, los errores técnicos, el despilfarro y la imposibilidad para luchar contra las epidemias del Istmo. (*) El historiador inglés, James A. Froude, después de su visita a Panamá, emitió sobre esta empresa el siguiente severísimo concepto: "No hay quizás en todo

(*) La imposibilidad de los franceses para luchar contra las enfermedades del trópico estribaba principalmente en que en aquella época aún no se había descubierto el origen de la fiebre amarilla, que era la epidemia que más estragos causaba entre los trabajadores. Es de justicia recordar que fué un cubano de origen escocés, el doctor Carlos Finlay, quien descubrió la causa de esta terrible enfermedad o sea la transmisión de ella por medio de cierta clase de zancudo. Este

el mundo un lugar en donde se haya concentrado tanta estafa y villanía, tantas enfermedades pestilenciales, tanto estercolero de abominación moral y física, como en la escena de esta famosa empresa de ingeniería del siglo XIX”.

Años tras años se habían sucedido los empréstitos sin que la obra avanzara visiblemente. Rumores desfavorables principiaron a circular amenguando el crédito de la empresa. Para hacer frente a los crecientes gastos, la Compañía solicitó del gobierno francés permiso para emitir 120 millones de dólares en bonos con cupones de lotería. Antes de recomendar esa solicitud al parlamento, el gobierno nombró a M. Rouseau, honorable y competente ingeniero, para que se trasladara al Istmo a hacer una investigación imparcial del estado y condiciones de la obra. El comisionado informó que ella sería imposible, a menos que se cambiara el plan a nivel por el de esclusas. Lesseps, sin embargo, insistió en llevar a cabo su proyecto original, y apeló a otro recurso para restaurar la confianza y obtener del público el tan deseado apoyo financiero. Invitó a los miembros de las cámaras de comercio de Nueva York y de las principales ciudades francesas a hacer una visita de inspección a los trabajos del Canal. Como lo esperaba, todos encomiaron altamente el modo como se adelantaba la obra. A su regreso a Francia, Lesseps aseguró que la mayor parte del trabajo estaba hecho y que el canal se terminaría en tres años. Se decidió, finalmente, a aceptar la sustancial reforma que se le había sugerido. Se improvisaron nuevos planos. A M. Eiffel, el constructor de la famosa torre de París,

gran descubrimiento, que inspiró al doctor Ross para precisar el origen del paludismo, facilitó la construcción del Canal de Panamá y el saneamiento del Istmo. Frecuentemente los escritores americanos que tratan de esta importante materia prescinden del nombre del doctor Finlay, limitándose a prodigar sus alabanzas a los doctores Lazear y Reed, del Servicio Sanitario de los Estados Unidos, quienes, a costa de su vida el primero de ellos, comprobaron experimentalmente la verdad de esta teoría científica. Sin embargo, cuando los americanos se vanaglorían de la obra de sanidad realizada por ellos en Cuba y Panamá, puede decirseles recordando la fábula de Iriarte: “Gracias al que nos trajo las gallinas.”

se le adjudicó el contrato de las esclusas. El costo y el término para la terminación de la obra se calcularon de manera de infundir nuevas esperanzas a los accionistas. Se presentó al parlamento la solicitud para emitir los llamados bonos de lotería, lográndose la autorización.

Mientras tanto, los trabajos se habían desorganizado. A pesar de las halagadoras condiciones de los bonos, el pueblo,—que había perdido ya la fe en el buen éxito de la empresa,— sólo suscribió una pequeña parte. El fracaso de este empréstito determinó la bancarrota de la Compañía. Todos los esfuerzos por allegar recursos fueron inútiles. A fines de 1888 se suspendieron los trabajos y los pagos, y en febrero del año siguiente la empresa pasó a manos de un liquidador.

Después de siete años de trabajo se había construído menos de la cuarta parte de la obra con un costo de 262 millones de dólares, de los cuales 156 se habían gastado en el Istmo, dispersándose el saldo en varios gastos hechos en París. La Compañía tenía obligaciones por la enorme suma de 370 millones debido a los fuertes descuentos de los empréstitos y comisiones para su contratación. Los contratistas habían hecho ganancias calculadas en más de 15 millones. Se ha dicho que no menos de 60 millones se despilfarraron en París en comisiones secretas, sobornos, subvenciones a la prensa y en otras diligencias de dudosa moralidad.

La historia es larga, complicada y triste. Ella llena muchos volúmenes de tediosos informes oficiales que ponen de manifiesto la abominable corrupción moral que existió en Francia y que amenazó zapar los cimientos mismos de la república. A la sombra de la Compañía tendieron los especuladores las redes sutiles de sus artimañas. Periodistas, parlamentarios, miembros del gabinete y financistas se apropiaron sumas ingentes de la empresa por medios reprochables. Sus administradores fueron impotentes para defender los dineros a ellos encomendados, pues la fuerza de las circunstancias los obligó a desempeñar el triste papel

de cómplices indefensos o a hacer ellos también uso de medios ilícitos para tratar de salvar la obra que dirigían.

Después de la bancarrota, varios proyectos se sugirieron encaminados a revivir la empresa; pero el desprestigio en que había caído hizo infructuosa toda iniciativa. Las acciones de 500 francos se cotizaban a 27. En tanto, M. Bonaparte Wyse regresó a París con una nueva concesión del gobierno colombiano.

En este período de desconcierto, que duró por espacio de cuatro años, el escándalo se incubaba. Lo había iniciado Eduardo Drumont, combativo periodista parisiense, con la publicación de su libro "La Última Batalla". Sus ataques violentos y terribles iban dirigidos al jefe de la empresa, al grande como infortunado Lesseps. "Este bribón, dice uno de los capítulos, se daba ínfulas de héroe victorioso. Al pobre diablo que ha roto una ventana para hurtar un pedazo de pan se le lleva custodiado por policías de uno a otro juez de instrucción. Nadie iniciaría una investigación del asunto en donde se han engolfado 300 millones del ahorro de la nación... Es el sábado de las brujas de los tiempos antiguos, la misa dicha al revés, la señal de la cruz hecha con la mano izquierda. La consagración de Lesseps como el "Gran Francés" es una burla de esta clase, una antífrasis en realidad. Con excepción de Gambetta y Jules Ferry, se puede asegurar que ningún francés contemporáneo fué más sistemáticamente hostil a los intereses de Francia ni ha hecho más daño a su país".

La publicación de este libro tuvo una enorme resonancia en los altos círculos políticos de París. La prensa empezó desde entonces a agitar la opinión pública con una campaña de denuncias escandalosas que fueron a repercutir en el seno del parlamento. Jules Delahaye rompió los fuegos en la cámara con discursos preñados de acusaciones violentas. La indignación pública había llegado a su colmo. Tan graves y numerosos eran los cargos que circulaban que se decidió iniciar una investigación judicial sobre las actuaciones de la junta directiva y de otras personas que tenían conexión

con la empresa. Fernando de Lesseps, el protagonista del drama que se iba a desarrollar, se hallaba, por lo avanzado de su edad, en un estado semi-inconsciente. Había perdido la memoria y no podía moverse sin ayuda. Fué citado, sin embargo, a comparecer ante el juez de instrucción. Tan gentilmente como pudieron, los miembros de su familia lo informaron de la citación. En cuanto comprendió de qué se trataba, su delicado sentimiento del honor le dio fuerzas para incorporarse en su cama. Pidió sus vestidos y su Gran Cordón de la Legión de Honor. Los testigos de esta escena, cuentan los diarios de la época, no podían dar crédito a sus ojos. El anciano, quien minutos antes parecía incapaz de moverse por debilidad, se levantó de su cama, se vistió de prisa, se colocó su Gran Cordón, y bajó las gradas sin ayuda. Después de rendir su declaración, regresó con fiebre a su casa y se acostó de nuevo. Al día siguiente le dijo a su esposa: “Qué horrible pesadilla la que he tenido! Imaginé que había sido citado a comparecer ante el juez de instrucción; aquello fué atroz”. Gradualmente se dio cuenta de que aquello no había sido un sueño; pero desde entonces cesó de hablar de Panamá, y volvió a su antiguo estado de apatía.

Tocóle conocer de esta causa a M. Quesnay de Beurepaire, Procurador General, quien entonces se había hecho célebre acusando ante el Senado al General Boulanger, ídolo del pueblo de Francia, a quien logró declarar convicto del crimen de traición. Háiale correspondido también pedir la pena de muerte de Ravachol contra las protestas y atentados de los anarquistas. Los cargos concretos contra los miembros de la junta directiva y contra M. Eiffel, contratista, eran “de haber empleado conjuntamente maniobras fraudulentas para hacer creer en la existencia de un hecho quimérico y de imaginario crédito; haber disipado sumas provenientes de emisiones que se les habían confiado para un uso y empleo determinados, y haber estafado todo o parte de la fortuna de otros”. Por ironía del destino correspondió decidir esta acusación a M. Ricard, ministro de justicia, quien años antes, como alcalde de Rouen, en la inauguración

de un malecón bautizado con el nombre de Lesseps, le había dirigido estas palabras: “En nuestra ciudad todos nuestros corazones latén el unísono del vuéstro. Aunque vivo pertenecéis a la historia. Como Víctor Hugo habéis ya entrado en la inmortalidad”.

Mientras se adelantaba el sumario principiaron a circular rumores que comprometían la reputación de altos empleados del gobierno, de eminentes políticos, periodistas y parlamentarios. Se decía que M. Floquet, ex-ministro del interior y presidente de la cámara, había recibido 300.000 francos de la Compañía para asuntos eleccionarios; que M. de Freycinet, ex-primer ministro, había obtenido 200.000 para un diario de su propiedad; que se había comprado un diario en el exterior por 500.000, etc. Pero la más grave de las acusaciones recaía sobre numerosos parlamentarios a quienes se sindicaba de haber sido sobornados para que aprobasen la ley sobre emisión de bonos de lotería.

La historia de la corrupción se agitó en torno del Barón Jacques de Reinach, rico e influyente banquero de París. Reinach era un judío alemán, con título italiano, naturalizado en Francia. Era agente semi-oficial de la Compañía y fué para ella el genio del mal. A su cargo estaba la organización de los sindicatos de garantía para la colocación de los empréstitos. Estos sindicatos eran asociaciones ficticias encaminadas únicamente a obtener, bajo el pago de comisiones, la buena voluntad de personas influyentes en la banca, en la prensa y la política. Fué él quien organizó la emisión de los bonos de lotería exigiendo cinco millones de francos que dijo destinaría a comprar los votos de los parlamentarios para que aprobasen la necesaria ley de autorización. Gruesas sumas había recibido en relación con los contratos del Canal. M. Eiffel confesó haberle dado dos millones por su cooperación. Se le acusaba de haber recibido 28 millones para inducir a una compañía excavadora a rescindir su contrato en beneficio de otra. Para sus diligencias de soborno y corrupción, el Barón se servía de un intermediario, un tal Emile Arton, quien se fugó para Inglaterra en cuanto se inició la investigación. Arton se jactaba de haber comprado, con

fondos suministrados por Reinach, los votos de 104 parlamentarios para que aprobasen la ley varias veces citada.

Había otro hombre que conocía las criminosas intrigas del Barón y quien completaba este llamado "Triunvirato de Corrupción". Ese hombre era Cornelio Herz, también judío de origen alemán, nacido en Francia y nacionalizado en los Estados Unidos. Herz es un personaje que más parece de novela que de la vida real. Sus aventuras superan a las del célebre José Bálsamo o Conde de Cagliostro. Como éste, era un genio en el arte de ejercer una influencia irresistible sobre los hombres. Era un estafador profesional. Dejó recuerdos de sus fechorías en San Francisco, Boston y Chicago. Presumía de hombre de ciencia. Cuando se estableció en París, a pesar de hablar una jerga anglo-alemana, fundó una revista científica dedicada a la electricidad. Académicos y políticos se agruparon entonces en torno del "sabio", colmándolo de honores. Obtuvo el título de Gran Oficial de la Legión de Honor. Cultivó relaciones amistosas con Gambetta, los Rothchilds y los hombres más eminentes de Francia, jactándose de familiaridad con algunos de ellos. Clemenceau era uno de sus más íntimos amigos. Logró fascinar a Joseph Bertrand hasta el punto de que este sabio recomendara públicamente sus proyectos científicos.

Herz y Reinach especulaban de común acuerdo con los valores de la Compañía del Canal. Ambos disponían de diferentes influencias políticas en el parlamento y en los ministerios. Carlos de Lesseps declaró haber pagado a Herz seiscientos mil francos cuando se inició el proyecto sobre bonos de lotería, a causa de su gran influencia con el gobierno y sus relaciones con Clemenceau. Era mi conveniencia, agregaba el declarante, ganarme la buena voluntad y apoyo de quien frecuentaba el Elíseo y era el socio comanditario de *La Justice*, el diario de Clemenceau.

Bajo la amenaza de divulgar el secreto que enlodaba la reputación de numerosas personas de la política francesa, Herz extrajo del bolsillo del Barón sumas enormes de dinero. Poco a poco las riquezas de éste disminuyeron en sus tratos

misteriosos con Herz. Su codicia era insaciable. Una vez el Barón trató de deshacerse de su infernal parásito. Pagó a un asesino para que lo envenenara, pero éste divulgó el secreto del complot a su presunta víctima. Reinach, riendo, le confesó a Herz que su objeto había sido únicamente infundirle temor para obligarlo a cruzar la frontera. Herz no juzgó el incidente tan cómico, y le objetó acertadamente que si tal hubiera sido la intención, él habría conocido sus planes al tiempo en que los fraguaba. Reinach se vio obligado a confesarle la verdad y le solicitó una reconciliación. En prueba de ello le entregó la lista de los sobornados y le ofreció darle diez millones que exigiría a la Compañía del Canal.

Reinach, angustiado, se presentó a la oficina de M. de Lesseps. "Necesito, le dijo, diez o doce millones que me exige Herz, y usted debe ayudarme a salir del aprieto". M. de Lesseps rehusó acceder a la solicitud. Entonces M. de Freycinet, ministro de guerra, llamó a éste a su despacho para informarle que dos políticos eminentes le habían hablado de un juicio contra la Compañía en caso de que no se hiciesen ciertos arreglos con Reinach. Lesseps informó a M. de Freycinet que el asunto se relacionaba con una exigencia de diez o doce millones que le había hecho Reinach, como consecuencia de sus relaciones con Herz. Freycinet le replicó que nadie le había hablado de la suma, pero que le recomendaba, por el bien público, resolver las dificultades que se le habían señalado.

Clemenceau y el ministro Floquet mediaron también en favor de la solicitud de Reinach. En vista de esta triple intervención y por no enajenarse la voluntad del gobierno, M. de Lesseps decidió dar la mitad del dinero solicitado. Reinach obtuvo por otros medios la otra mitad. Esta enorme suma no satisfizo a Herz, quien al tiempo que la recibía obligaba a su víctima a firmarle un pagaré por dos millones más.

Cuando se inició la investigación judicial, el Barón fué citado a comparecer ante el juez de instrucción para ser interrogado sobre el empleo de 3 millones que para gastos

de publicidad se le habían dado en la última emisión. Reinach no pudo dar cuenta satisfactoria de esta suma. El interrogatorio del juez lo confundió y desde entonces su nombre empezó a figurar como el agente principal de corrupción.

Ante el temor de la investigación, el Barón trató de jugar con doble carta. Con el fin de acallar la prensa de oposición propuso a uno de los principales diarios revelarles los nombres de los sobornados, con lo cual el gobierno, temeroso del escándalo, se vería obligado por su parte a suspender el proceso. Por este medio logró efectivamente aplacar los denuncios periodísticos contra él. Había, sin embargo, un peligro. Era Jules Delahaye que en la cámara preparaba una tremenda acusación.

La estratagema del Barón no le dio los resultados que buscaba. Las cosas conspiraron contra él. Un diario radical denunciaba con exactitud su papel de corruptor. Vio él en ese ataque inesperado la mano de Herz, que, resentido, atizaba la opinión pública. Los miembros de la junta apoyaban a Delahaye, deseosos de entregar los parlamentarios a la vindicta pública. Estos se hallaban furiosos de verse traicionados. Iba, pues, el Barón a aparecer con el doble inri de corruptor y delator. El procurador lo emplazaba a comparecer ante su presencia. En el parlamento soplaban vientos precursores de tempestad. El Barón agonizaba de espanto. Sus amigos se hallaban en afanes. El ministro Rouvier y Clemenceau corrieron a la casa de Herz a pedirle que interpusiera sus influencias para apaciguar la prensa. Reinach le suplicaba que le devolviera los documentos o señalara las condiciones bajo las cuales no los daría a publicidad. Herz le respondió: "Hace ya algún tiempo le dije que con seis millones yo me hubiera encargado de arreglarlo todo, pero usted dejó pasar el momento oportuno". Reinach le replicó que no tenía esa cantidad, pero que estaba listo a suscribir todos los compromisos. Era inútil. Los diarios de París llenaban sus ediciones con violentos denuncios contra el Barón. Estaba perdido. Clemenceau y Rouvier habían fracasado en sus diligencias y esa noche dejaban a

Reinach en la puerta de su casa abandonado a su miserable destino. Al día siguiente el Barón yacía muerto en su lecho...

A raíz de este inesperado suceso, Delahaye ocupó la tribuna de la cámara. "Yo os traigo, dijo a los diputados, mi honor o el vuestro". Así empezaron las palabras de este acusador en medio de la tempestad que se había desencadenado. "Para emitir los bonos de lotería era necesaria una ley. Un hombre intervino que desde ayer no está más en este mundo... El logró obtener la ley por sus poderosísimas relaciones políticas y por la corrupción. El pidió cinco millones que le parecieron suficientes para comprar las conciencias que se vendieran en el parlamento. Este muerto reciente conocía hasta el valor de las deudas de los diputados. Avaluó a cada uno según su importancia política. Tres millones fueron distribuidos entre 150 miembros del parlamento". Sus palabras eran interrumpidas por los gritos de los parlamentarios que le pedían revelara los nombres de los sobornados. Delahaye repetía: "La investigación los dirá". Después el orador, sin citar nombre alguno, enumeró las sumas pagadas a altos funcionarios del gobierno. Miles de miles de francos desfilaban en las palabras del acusador. Su dedo, que 600 parlamentarios seguían, parecía señalar a los culpables esparcidos en sus curules. Su voz, sumergida a veces por la algazara de los parlamentarios y el golpear de los pupitres, reaparecía de nuevo con otro haz de acusaciones.

Rumores contradictorios circulaban sobre la extraña muerte del Barón de Reinach. El certificado médico, atribuyéndola a congestión cerebral, no satisfacía a la opinión pública. Se decía que había sido asesinado por los políticos para evitar que los denunciara. La mayoría la atribuía a suicidio por medio del veneno. Se pedía la exhumación del cadáver. Se suscitó en el parlamento una discusión sobre este asunto. El gobierno se oponía a esta providencia, basándose en motivos legales. Para acallar los rumores que circulaban, decía un diputado, era necesaria la prueba material. Un solo acto puede suministrarla: ordenar la exhumación.

ción y la autopsia del cadáver. Para ello hacía notar las circunstancias sospechosas del caso, lo repentino de su muerte, el entierro precipitado y finalmente el rumor de que el cadáver había sido sacado de su ataúd colocando piedras en su reemplazo. El parlamento votó la exhumación. Loubet, primer ministro, pidió la reconsideración del asunto en un voto de confianza. El parlamento ratificó su decisión, y el gabinete cayó.

A los veinte días de sepultado, el Barón salió de su sepulcro. La autopsia confirmó aparentemente el certificado de defunción. Francia entera, por los dibujos de los diarios, contempló con interés esa cabeza envuelta en un sudario. "Soplo pestilente, pero soplo de epopeya", dice Maurice Barrés, quien encuentra cierta grandeza de infamia shakespeareana en el hecho de que esos parlamentarios desentierren a su amigo para divertir la curiosidad pública. "Se ve en Sevilla, continúa comentando el autor de "Leurs Figures", un cuadro de Valdés Leal ejecutado por orden del famoso don Miguel de Mañara, libertino arrepentido de quien la escena ha sacado a don Juan. Los gusanos devoran dos cadáveres; una banderola dice: *Finis gloriae mundi*; en el fondo, sobre un montón de cráneos, la balanza mística pesa los méritos y los deméritos. Es una imagen de una buena filosofía cristiana y de que decía Murillo: "He aquí una tela que no se puede ver sin taparse las narices". El veneno de este cadáver repugnaba a toda Francia. Reinach, al deshacerse, parecía multiplicarse e infestar por doquiera".

En tanto, se adelantaba la investigación judicial y parlamentaria. Un banquero de París afirmó que el Barón depositó en su Banco un cheque por 3.390.000, suma que él retiró en veintiséis cheques pagaderos al portador. Unos talonarios de otros cheques en facsímil, con las iniciales de los recipientes, fueron decomisados. Estos documentos implicaron en el asunto a diez miembros del parlamento de los cuales cinco habían sido ministros del despacho. Un cheque de 200.000 francos aparecía pagado al ex-diputado Sans Leroy, cuyo voto, a última hora, desempató en favor

de la Compañía del Canal, el informe de la comisión de la cámara encargada de estudiar el proyecto de ley sobre autorización para emitir bonos de lotería.

Terminada la investigación judicial se dictó auto de prisión contra Fernando y Carlos de Lesseps, Fontane, Cottu, Eiffel y Sans Leroy. Cottu se hallaba en Viena, pero inmediatamente regresó a París a entregarse a las autoridades. Fernando de Lesseps no fué encarcelado debido a lo avanzado de su edad y mal estado de su salud. Inconsciente de lo que pasaba, se quejaba de la ausencia de su hijo, a quien culpaba de haberlo abandonado. Deliraba por verlo, temiéndose que este vehemente deseo no satisfecho le cortara aún más el breve término que le restaba de vida. Carlos logró permiso para visitar a su padre. El ilustre anciano reconoció a su hijo, a quien recibió con muestras de sorpresa y de alegría. Después volvió a abismarse en su letargo senil.

El escándalo continuaba. Después de haber acompañado al Barón a su última morada, Herz se fugó para Inglaterra, donde se intentaba obtener su extradición. Panamá era una palabra de infamia y desde entonces ha quedado proverbial en todas las lenguas como sinónimo de fraude y de corrupción pública. El mayor baldón en esos días era ser llamado "chequard" o "panamista", nombres que acrecentaron el léxico francés.

Después de la fuga de Herz el parlamento presencié otra escena borrascosa que ha quedado célebre en la historia de Francia. Discutiéndose las medidas que debían dictarse para retirarle el título de Gran Oficial de la Legión de Honor, Paul Deroulede habló de "este extranjero de raza hostil y de origen germánico que al otro lado de la Mancha se halla impune, alegre y burlón". El orador declaraba que ese secreto agente del extranjero no habría podido alcanzar las altas dignidades de la Legión de Honor sin la ayuda y protección de un francés poderoso, influyente y audaz. Era necesario, repetía, un presentador, un embajador que le abriera todas las puertas y todos los mundos, el

mundo político sobre todo. “Ahora bien, este devoto, este infatigable intermediario, tan activo y tan peligroso, vosotros todos lo conocéis; su nombre está en todos vuestros labios, pero ninguno de vosotros, sin embargo, lo nombraríais porque él tiene tres cosas que vosotros teméis: su espada, su pistola y su lengua. Pues bien, yo las desafío a las tres, y lo nombro: es M. Clemenceau”.

Clemenceau repelió este inesperado e inaudito ataque con uno de sus mejores discursos de la época. “Es fácil, dijo, presentar tales acusaciones, pero hace veinte años que me siento en los bancos de esta asamblea, y aquéllos que me ven laborando todos los días, mis colaboradores y mis amigos que se sientan en estos mismos bancos, pueden dar un testimonio que vale más que el de M. Deroulede”. Atribuyó a odio político el ataque de que era víctima. “A pesar de las solicitudes del General Boulanger, agregó, M. Herz no quiso incorporarse a sus filas. El lo paga hoy, y yo a mi turno lo expío también”. Estas palabras fueron interrumpidas por los boulanguistas, quienes le observaron que el General había muerto y no podía contradecirlo. Clemenceau respondió que Herz tenía cartas del General Boulanger comprobatorias de su aserto. Entró después el orador a explicar sus relaciones con el fugitivo. Aclaró que éste no era alemán sino americano. Negó que lo hubiera recomendado para la Legión de Honor y mucho menos que hubiera sufrido su influencia política. No era socio comanditario sino accionista de *La Justice*; pero nunca lo secundó en ninguna de sus especulaciones. Por último, el Tigre afrontó la más grave de las acusaciones, la de ser traidor a su patria. “Injuria suprema, dijo, que confieso nunca creí merecer de mis más encarnizados enemigos. Yo he traicionado los intereses de Francia; he traicionado a mi patria; he traído a estas curules una influencia extranjera de la que yo he sido agente. Guiado, mandado por esta influencia, sujeto a ella, he tratado de hacer daño a mi país; he tratado por actos parlamentarios traer el desorden y la perturbación de mi patria. He aquí la acusación que se ha traído a la tribuna. No tengo más que una respuesta que dar: Monsieur Paul Deroulede, usted ha mentido”.

En enero de 1893 se abrió el proceso. Los acusados tenían a los mejores abogados de Francia. Carlos de Lesseps reveló entonces la extorsión de que fué víctima la Compañía de parte de M. Charles Baihaut, ministro de obras públicas, quien en 1886 envió al Istmo al ingeniero Rousseau para investigar las condiciones de la obra y, según el informe, pedir al parlamento la autorización sobre bonos de lotería. Por medio de un tal Blondin, su secretario privado, Baihaut le hizo saber a M. de Lesseps que el informe del ingeniero, delegaba al ministro la responsabilidad de una decisión. En estas circunstancias, manifestaba el intermediario, la decisión favorable puede determinarse mediante el pago de un millón de francos para ciertos gastos de publicidad. "Pero ¿cómo puede usted probar que la Compañía no está tratando con un estafador?", le objetó Lesseps. El asunto es fácil, respondió. Que M. de Lesseps vaya a ver al ministro. Lo encontrará indeciso sobre la resolución del informe. A su regreso, que M. de Lesseps me diga que acepta la propuesta, y vuelva de nuevo a visitar al ministro. Lo hallará decidido a obrar en favor de la Compañía". Se hizo el experimento y se halló verdadero. M. de Lesseps pagó 375.000 francos del primer contado convenido. "Solamente, decía éste, cuando tenía el cuchillo sobre mi garganta fué cuando di esa suma, lo mismo que el hombre que entrega su reloj al saltador de caminos".

Muchas otras declaraciones hizo Lesseps que comprometían a ciudadanos eminentes, periodistas y parlamentarios. Habló de los sindicatos de garantía y de la hueste de parásitos que medraron a la sombra de la empresa y a quienes había que tolerar y aceptar sus exigencias. Confirmó el cargo contra M. Floquet, presidente de la cámara y ex-primer ministro, en cuyo nombre Arton le pidió 300.000 frs. para oponerse a los candidatos boulanguistas. "Usted, le decía Arton, le daría un gran gusto a M. Floquet si pudiera separarle 300.000 francos para el objeto que él le indicará". Lesseps le replicó que la solicitud debía hacérsela el mismo Floquet, quien "sustancialmente repitió lo que había dicho Arton, aunque no tan rudamente". "Creí que no era prudente, manifestaba Lesseps produciendo risas,

negarle a un honorable caballero un servicio de 300.000 francos”.

Hizo igualmente M. de Lesseps declaraciones contra la prensa. Fontane confesó haber distribuído en un solo año entre los diarios, 1.362.000 francos. Eiffel admitió haberle pagado a *Le Temps*, 1.750.000 francos. El juez demostró que este contratista había recibido 12 millones para materiales que no valían dos, y que había cobrado seis millones por el transporte de otros materiales que no entregó.

Reos de estafa, de malversación de fondos ajenos o de complicidad, Fernando y Carlos de Lesseps, Fontane, Cottu y Eiffel fueron condenados, los dos primeros a cinco años de prisión y pago de una multa de 3.000 francos; Fontaine, Cottu y Eiffel a dos años de prisión y a una multa de 3.000 frs. Todos los acusados, menos el “Gran Francés” estaban presentes cuando el Presidente Perivier, dentro de un silencio profundo, leyó la sentencia condenatoria. Al principio Carlos se mantuvo calmado, pero cuando oyó la terrible sentencia contra su anciano padre, rompió en llanto. Fontane se hallaba en un estado de postración nerviosa, y Eiffel, en apariencia impasible, no pudo contener las lágrimas cuando su hijo se le acercó y le oprimió la mano. Todos ellos apelaron de la sentencia. Fernando no usó de este recurso. El no esperaba sino la muerte. “Vencido por la edad, dice Anatole France, abrumado por los sufrimientos, pero conservando, según creo, toda la lucidez de su espíritu, M. de Lesseps conocía su extrema desgracia. A la hora trágica para su gloria y para su nombre, solo en medio de los suyos en la quinta rústica de la Chesnai, donde, casi medio siglo antes, había trazado sobre un mapa la línea que debía unir dos mundos, débil ahora, inerte, desolado, poniendo otra vez su cobertor de viaje sobre sus rodillas heladas, el gran viajero se moría en silencio...”

El Gran Proceso por soborno se abrió ante el Tribunal del Sena. Entre los concurrentes estaban Clemenceau, Floquet y de Freycinet. Las bancas de los testigos estaban ocupadas por ex-ministros, banqueros, diputados, periodistas y

senadores. Carlos de Lesseps ocupaba el mismo banquillo en que se sentó Ravachol. Los acusados eran Carlos de Lesseps, Fontane, el ex-ministro Baihaut, el senador Beral, los diputados Proust, Fauconnerie, los ex-diputados Sans Leroy y Gobron, y Blodin, secretario privado de M. Baihaut. Antes se había sobreesido en favor de los demás sindicados.

La acusación relataba el pago de la Compañía del Canal al Barón de Reinach de más de seis millones. Se exhibieron los 26 cheques girados por éste, así como la lista en facsímil de los pagos dictada por el mismo Barón a un empleado. Se describían las circunstancias sospechosas relacionadas con la ley sobre bonos de lotería. La confesión de Lesseps sobre la extorsión de M. Baihaut. La oposición de seis de los once miembros de la Comisión parlamentaria encargada de estudiar la ley de dichos bonos, y el cambio repentino de Sans Leroy. “Usted está acusado, le dijo a éste el presidente del Tribunal, de haber recibido de Arton 200.000 francos. Sans Leroy replicó: “Está bien, pero yo no tengo que probar mi inocencia. Es al fiscal a quien corresponde demostrar mi culpabilidad”. Presentó después el acusado un grueso atado de documentos notariales con los cuales intentaba probar que ese dinero hacía parte de la dote de su esposa.

El episodio más humillante fué el de M. Baihaut, ex-ministro de obras públicas, quien hizo confesión completa de su venalidad. “Debí estar loco, dijo, pero siempre oía como éste y aquél se enriquecían a costa de Panamá, y me dijeron: “Eres un tonto si no obtienes por lo menos un millón”. “Soy culpable, agregó, y pido perdón a mi patria por la mancha que sobre ella he arrojado”.

M. Beral, cuyo llanto humedeció su curul senatorial cuando por primera vez fué interrogado, admitió haber recibido 40.000 frs. de Reinach, pero arguyó que esa suma era el pago de honorarios por servicios profesionales que a éste había prestado como ingeniero de minas. El diputado Fauconnerie no negó haber recibido 25.000 frs.,

pero fué por bondad personal de Reinach a fin de compensarle fuertes pérdidas que había sufrido en un negocio que había hecho aconsejado por el donante. El ex-diputado Gobron afirmó que su cheque de 20.000 representaba el valor de unas acciones que poseía en una tenería y las cuales había vendido a Reinach. El diputado Proust insistió en que su cheque era la legítima ganancia obtenida en un sindicato de garantía.

M. Floquet negó enfáticamente la declaración de Lesseps. Dijo que como ministro del interior tenía a su disposición personal 1.200.000 frs. del servicio secreto, y que así era imposible que hubiera obrado en la forma descrita. Lesseps contradijo a Floquet, quien replicó: "Lo contradigo positivamente, señor, y bajo la gravedad de juramento".

M. Clemenceau testificó. Negó categóricamente que Reinach hubiese hecho pagos a Herz debido a su influencia. Acompañó al Barón en vísperas de su muerte movido únicamente por sentimientos de amistad personal. M. de Freycinet declaró que su entrevista con Lesseps no tuvo relación alguna con el pago hecho a Reinach, y que sólo se limitó a hablarle del interés público.

Después de doce días terminaron las audiencias. El veredicto declaró culpables, con circunstancias atenuantes, a Lesseps y a Blondin, quienes fueron condenados a uno y dos años de prisión, respectivamente. Sobre M. Baihaut recayó todo el peso de la justicia. Fué condenado a cinco años, a degradación civil y a pagar una multa de 750.000 francos. Los tres debían reembolsar a la Compañía la suma del soborno. Los demás acusados fueron absueltos. Fontane estaba tan emocionado que se desmayó.

No pudo obtenerse la extradición de Herz a causa de su mal estado de salud. Fué borrado del rol de la Legión de Honor. Arton fué arrestado en Londres y traído a París, donde fué condenado a cinco años de presidio, a degradación civil y al pago de una multa de 400.000 frs. "en vista de que se ha probado suficientemente que en marzo de 1886

corrompio con sus promesas y dádivas a M. Sans Leroy, diputado". Al cumplir su condena Arton se suicidó.

El Tribunal de Casación anuló la primer sentencia contra Eiffel y los demás miembros de la junta directiva. M. Baihaut pagó la pena entera. Fué tratado con gran severidad hasta el extremo de negársele el permiso de ir a visitar a una de sus hijas que en estado de agonía quería darle el último beso.

Comentando estos escándalos decía Zolá: "¿Qué prueba este asunto de Panamá? Que la política cuesta dinero; que el dinero se toma de donde se puede; que todos los grupos parlamentarios están respaldados por sus propios amigos financieros. ¿Cree usted que esto es diferente de lo que ocurre en algún otro país de Europa? Ello es sin duda vil; pero la política es precisamente un negocio sucio, y siempre será así. Puede ser una falta, pero al mismo tiempo es una virtud que nosotros lavemos nuestra ropa sucia en presencia de toda Europa". Este concepto del célebre novelista en que trata de paliar los extravíos de su patria en este vergonzoso asunto, no lo ha acogido la crítica imparcial. Ella ha continuado creyendo que esa red de corrupción, por la calidad y número de las personas complicadas, no ha tenido paralelo en la historia de ningún otro país del mundo. Esa corrupción, más que los errores técnicos y las epidemias del Istmo, hizo fracasar la empresa y perder para Francia la gloria de haber completado la unión de todos los mares de la tierra. Colombia perdió la oportunidad de haber sido la nación soberana del Canal, descartando la hipótesis de que los Estados Unidos, a imitación de Inglaterra en relación con el Canal de Suez, se hubiesen apoderado del de Panamá una vez que los franceses lo hubiesen terminado.

Colombia confió ciegamente en el genio francés para llevar a cabo esa obra magna. Sólo así se explica que mientras Francia estaba incendiada con los escándalos referidos y cuando era evidente la imposibilidad de revivir, —bajo cualquiera forma o condiciones,— la fe del pueblo francés

en la empresa de Panamá, el gobierno colombiano sorprendiera al mundo por su bondad o ingenuidad al conceder una prórroga de diez años contados desde 1894. Según los términos del nuevo contrato, en ese año debía quedar constituida otra compañía que se encargara de terminar la obra. En compensación de ello, Colombia recibió la suma de diez millones de francos al contado, y cinco millones en 10.000 acciones beneficiadas.

Seis años transcurrieron sin que la nueva Compañía mostrara su capacidad para completar la obra en el tiempo estipulado, por lo cual se solicitó otra prórroga por seis años más, o sea hasta 1910. Antes de acceder a esta solicitud, el gobierno colombiano envió al doctor Nicolás Esguerra, como comisionado especial a París, para que rindiera un informe sobre la seriedad y responsabilidad de la Compañía. Cuando el doctor Esguerra se hallaba en el cumplimiento de su misión, intempestivamente se interrumpieron las negociaciones en París y se trasladaron a Bogotá, donde en pocos días se llegó a un arreglo mediante el pago de un millón de dólares. Y como el país se hallaba en revolución, esta nueva prórroga fué concedida por medio de un decreto legislativo, y no por el congreso, circunstancia que se quiso exponer más tarde como causal de nulidad. La Compañía se había aprovechado hábilmente de la situación del gobierno colombiano, asediado por una revolución y presidido por un anciano caduco, el doctor Manuel Antonio Sanclemente. Esta prórroga inconsulta, en que se creyó haberse abusado de la debilidad mental del Presidente, fué uno de los antecedentes que se tuvieron en cuenta para darle un golpe de estado que encargó del poder ejecutivo al señor José M. Marroquín, en su carácter de vice-presidente de la república.



X

LAS DOS RUTAS RIVALES: NICARAGUA Y PANAMA

El escandaloso fracaso de la antigua Compañía francesa del Canal afectó naturalmente el crédito de la nueva. Todos los esfuerzos para revivir aquella empresa,—considerada en Francia como de orgullo nacional,—fueron baldíos. No fué posible restaurar la confianza pública a pesar de que la nueva Compañía estaba hábilmente manejada, llevando sus trabajos con orden, economía y con perfectos estudios técnicos. Los accionistas, que ya no eran los millares de gentes bajas sacrificadas por sus administradores sino principalmente especuladores que se aprovecharon del desastre comprando las acciones por el cuatro o cinco por ciento de su valor nominal, comprendieron que el sólo medio de salvarse de una pérdida total era vender su concesión y propiedades al gobierno americano, la única entidad capacitada para llevar a cabo la obra.

Efectivamente, en los Estados Unidos había crecido el interés en la comunicación interoceánica, no sólo para fines puramente comerciales sino principalmente como una necesidad militar y estratégica que había quedado palpablemente demostrada con el azaroso viaje del crucero "Oregón" que zarpó de San Francisco a juntarse, en momentos críticos, a la flota que se hallaba en Santiago de Cuba durante la guerra con España. El pueblo americano había seguido

anheloso durante noventa días el dramático viaje de 14.000 millas que hizo este crucero por el Cabo de Hornos.

Interpretando la voluntad del pueblo americano, el presidente McKinley, en su mensaje de diciembre de 1898, excitó al congreso a que expidiera una ley para proceder a la construcción de un canal interoceánico, considerando tal obra como de urgente necesidad nacional. Sus palabras tuvieron una calurosa acogida en el congreso.

De las numerosas rutas que se habían sugerido, sólo quedaban como factibles las de Panamá y Nicaragua. La opinión pública era, sin embargo, decididamente partidaria de esta última ruta que, como se ha dicho atrás, fué siempre la favorita del pueblo americano. La de Panamá seguían considerándola como un imposible, sugiriéndoles ahora, además, la idea de epidemias, bancarrota y escándalos.

Respondiendo a la excitación del presidente, el senador John T. Morgan, quien durante veinte años había sido el incansable paladín de la construcción de un canal por Nicaragua, logró que el senado aprobara una ley al respecto por él presentada. Pasó a la cámara para su discusión. El representante William P. Hepburn, republicano, quien apoyaba también la ruta de Nicaragua, concibió el deseo de que la gloria de esa ley recayera sobre la cámara, sobre su nombre y su partido. Con el pretexto de que adolecía de defectos administrativos, le introdujo al proyecto sustanciales modificaciones. El senador Morgan, demócrata, actuaba por un deseo semejante. Quería él que la ley emanara del senado, que fuese conocida con su nombre y llevara el sello de su partido. Surgió un conflicto entre ambas cámaras. El senado permaneció a favor de Morgan, y la cámara a favor de Hepburn. La ceguedad de estos dos apasionados rivales impidió que se adoptara desde entonces la ruta de Nicaragua, que era el fin que ambos perseguían. El conflicto se resolvió aprobando una resolución por la que se ordenaba enviar una comisión científica para que hiciera un estudio comparativo de las dos rutas. Esta comisión, presidida por el almirante John C. Walker, inició sus trabajos en 1899.

Un obstáculo, sin embargo, se interponía para la realización del deseo americano: el tratado Clayton-Bulwer. En otra parte de este libro se han consignado algunas opiniones expresadas por presidentes y otros estadistas americanos sobre la necesidad de construir un canal bajo el control exclusivo del gobierno de los Estados Unidos. El Secretario de Estado Frelinghuysen, en controversia famosa con Lord Granville, ministro del *Foreign Office* de Londres, había enfáticamente declarado que por la fuerza de las circunstancias y del tiempo, el tratado Clayton-Bulwer había caducado. No lo pensaba así el presidente McKinley, quien autorizó a su Secretario de Estado, John Hay, para que entablara negociaciones con Lord Pauncefote, embajador británico en Washington, con el fin de obtener la modificación de dicho pacto. De aquí nació el primer tratado Hay-Pauncefote, en el que, aun cuando se estipuló que el canal podía construirse bajo los auspicios del gobierno americano, se incluyeron las cláusulas de la Convención de Constantinopla, relativas a la neutralidad y libre navegación del Canal de Suez. Por esta razón, el senado americano le introdujo la importantísima enmienda de que ninguna de tales estipulaciones se aplicaría a las medidas que los Estados Unidos creyeran necesario tomar para asegurar con sus propias fuerzas su defensa y el mantenimiento del orden. Esta modificación fué recibida casi como un insulto por Inglaterra, la que resolvió dejar expirar el plazo estipulado para su respuesta, volviendo de esa manera a su antigua posición, o sea a la vigencia del tratado Clayton-Bulwer.

Mientras tanto, el representante Hepburn, sin esperar la decisión de la Comisión Istmica, había obtenido que la cámara impartiera su aprobación a un proyecto por él presentado sobre la construcción de un canal por Nicaragua. El senador Morgan trataba de que el senado le impartiera también su aprobación. La amenaza de la adopción de la ruta de Panamá, que ya se vislumbraba, había reconciliado a estos dos rivales. Morgan pretendió que el senado declarara abrogado el tratado con Inglaterra, que era el mayor obstáculo que se interponía a la realización de sus deseos.

Ello era moralmente imposible porque si antes pudo haber dudas acerca de su validez, ahora, por el hecho de haber sido modificado por el caduco tratado Hay-Pauncefote, —con el consentimiento del Senado,— aquel pacto había recobrado nueva fuerza y vigor.

Al tiempo en que se discutían en el congreso americano estos proyectos, Colombia, interesada como siempre en la apertura de un canal por su territorio y habiendo perdido la esperanza de que la Compañía francesa llevara a cabo la grande obra, decidió enviar un plenipotenciario a Washington, para “procurar por todos los medios que estén al alcance y dentro de las facultades del gobierno, que se adopte definitivamente el Istmo de Panamá para la apertura del canal interoceánico”. Así decían las instrucciones que se le dieron al doctor Carlos Martínez Silva, ministro de relaciones exteriores, a quien se le confió el cumplimiento de esta delicada e importante misión diplomática.

Cuando el señor Martínez Silva llegó a Washington, estaba en discusión en el senado el proyecto de Hepburn, ya aprobado en la cámara. La opinión pública era casi unánimemente favorable a la vía de Nicaragua. La de Panamá permanecía envuelta en su descrédito. Mas las esperanzas no estaban perdidas. Ellas fueron revividas con el informe de la Comisión Istmica, publicado entonces, que consideró la ruta de Panamá como más barata, más corta y de menos curvas y esclusas. No obstante estas ventajas, la Comisión, presionada, a lo que parece, por los partidarios de la otra ruta, declaró como contrapeso a ellas, que existiendo una concesión a la Compañía francesa de Panamá que prohíbe ser traspasada a un gobierno extranjero, debía optarse por la ruta de Nicaragua. Se partía del supuesto de que era imposible entenderse con Colombia y con la Compañía concesionaria.

El señor Martínez Silva concretó sus esfuerzos a estorbar el voto en el senado dando a entender que Colombia estaba pronta a satisfacer las aspiraciones de los Estados

Unidos y de que la Compañía se vería obligada a vender su concesión. Era, pues, indicado que conociéndose el concepto de la Comisión técnica tan favorable a Panamá, se esperase conocer la propuesta de Colombia antes de decidirse por la otra ruta. La discusión del proyecto Hepburn fué pospuesta en el senado. La ruta de Panamá principiaba a ganar prestigio. El presidente de la Compañía francesa declaró que ésta consentiría en traspasar su privilegio al gobierno americano si el de Colombia le daba la necesaria autorización. Autorizado por el señor Martínez Silva, presentó la suma de 109 millones de dólares, no como precio de venta, sino como avalúo o inventario que debía servir como base de discusión, sometiendo cada renglón a modificaciones o rebajas, mediante arreglos amigables o recurriendo, cuando lo fuere necesario, al sistema del arbitramento. Era una oferta justa y equitativa. La Comisión, empero, no la consideró así. Arbitrariamente había fijado el precio del privilegio y propiedades en 40 millones y, sin discutir siquiera la propuesta, declaró que no habiéndose llegado a un acuerdo con la Compañía, debía optarse por la ruta de Nicaragua.

Pocos días después, el gobierno americano se desataba las manos aclarando su situación con Inglaterra. El tratado Clayton-Bulwer había quedado sustituido por el Hay-Pauncefote firmado el 18 de noviembre de 1901. Inglaterra cedía ante la presión de los Estados Unidos, que se hallaban poseídos de un afán incontenible de construir un canal bajo su sola autoridad y dominio. La delicada situación política porque atravesaba Europa en aquel tiempo y la guerra de los *boers*, —un puñado de valientes que habían puesto en jaque al más poderoso imperio del mundo,— determinaron la actitud del gobierno británico. Se convino en ese tratado que el canal podía ser construido bajo la sola autoridad de los Estados Unidos, dándoles a éstos el derecho de proveer a su reglamentación y manejo. Se incluyeron las cláusulas de la Convención de Constantinopla, pero con importantes omisiones que implícitamente les dieron el derecho de aplicar las leyes de la neutralidad y fortificar el canal. Casi simultáneamente se firmaba en Nicaragua un protocolo

por el cual se les cedía a los Estados Unidos el derecho de construir un canal por ese territorio.

Cuando aún estaba pendiente la aprobación del tratado Hay-Pauncefote, el representante Hepburn presentó otro proyecto de ley por la cual se ordenaba la construcción de un canal por Nicaragua. Este proyecto fué aprobado por la cámara con una enorme mayoría y había pasado al senado para su discusión. La ruta de Panamá estaba de nuevo amenazada. Era necesario proceder sin demora. La decisión de la Comisión Istmica contra la ruta de Panamá por razón de precio, había causado en París un verdadero pánico entre los accionistas. En borrascosa sesión, el presidente de la Compañía había sido destituido, y el nuevo se apresuró a ofrecer telegráficamente por 40 millones el traspaso de su concesión. La Comisión entonces conceptuó, en vista de esta oferta, que habiendo quedado casi igualados los presupuestos de las dos rutas, debía optarse por la de Panamá.

Faltaba sólo conocer la opinión de Colombia sobre las condiciones en que se celebraría el tratado para la apertura del canal y sobre el permiso de la Compañía francesa para el traspaso de sus derechos.

Desde hacía unos diez meses los miembros de la Comisión Istmica le habían presentado al señor Martínez Silva un memorandum relativo a los puntos que debían incluirse en un tratado entre las dos naciones. El diplomático colombiano había contestado proponiendo modificaciones entre las cuales aceptó en principio el dominio (control) de los Estados Unidos en la zona del canal. El señor Martínez Silva no recibía instrucciones para continuar las negociaciones, no obstante haberlas pedido con insistencia haciendo hincapié en la necesidad de obrar sin demora a fin de evitar que se adoptara la ruta de Nicaragua. Seis meses transcurrieron desde que hizo la solicitud sin que hubiera recibido una sola palabra sobre el asunto que constituía el objeto de su misión. En tanto, obligado en diferentes momentos críticos a expresar categóricamente los propósitos de su

gobierno, tenía que apelar a todo género de evasivas a fin de no comprometer el buen éxito de las negociaciones. "Cualquiera demora, escribe en una de sus notas, me pone en una situación extremadamente embarazosa, pues que sería sumamente irregular y desdorado para el gobierno de Colombia dar pasos en el sentido de estorbar o dilatar la adopción de la vía de Nicaragua para llegar a la conclusión de que Colombia no tiene nada que ofrecer, o de que no sabe siquiera lo que desea respecto de este asunto, tan detenidamente estudiado". En estas circunstancias, y comprendiendo que no había tiempo que perder, resolvió presentar un proyecto completo de tratado. Cuando se preparaba a presentarlo oficialmente al Secretario de Estado, recibió un telegrama de su gobierno en que se le ordenaba aguardar instrucciones antes de contraer compromiso alguno. Y como éstas no llegaban creyó fundadamente que el gobierno no le tenía la debida confianza, por lo cual pidió sus letras de retiro.

La labor diplomática del señor Martínez Silva, que tan acerbas críticas suscitó en Colombia, fué inteligente, franca y bien intencionada. Por medio de sus activas gestiones logró que la opinión pública y el congreso americano se decidieran por la vía de Panamá, a pesar de los prejuicios que contra ella se abrigaban. Trató de conciliar los intereses de Colombia con los de los Estados Unidos para facilitar un acuerdo que convirtiera en realidad la unión de los dos mares. Conceptuó desde un principio, fundándose en la lamentable inestabilidad política de Colombia entonces, que los Estados Unidos rehusarían aceptar toda negociación en que no se les concediese dominio (control) efectivo en la zona del canal. En apoyo de este punto de vista señalaba la incapacidad del gobierno colombiano para restablecer el orden en el Istmo después de dos años de guerra continua. "Ante este hecho, que está a la vista, que se toca con la mano, ¿qué seguridad podría dar el gobierno de Colombia a los grandes intereses comprometidos en la obra del canal? ¿Qué soberanía esesa tan decantada por nuestros políticos, que tiene que estar mendigando todos los días la protección

armada de los cruceros americanos para conservar una sombra siquiera de autoridad en la capital del departamento? Estos pujos nuestros se me parecen mucho a los de ciertos hidalgos empobrecidos y envilecidos que después de hablar jactanciosamente de su ilustre abolengo, terminan por pedir una peseta para ir a almorzar en el próximo bodegón". Como muchos pensadores colombianos, creyó el señor Martínez Silva que la gran república anglo-americana era la natural aliada de Colombia. Aún por el aspecto puramente político le parecía que "el único correctivo que se ve contra la demagogia latina, mezcla informe de impiedad, romanticismo soñador y salvaje apelación a la violencia, es una buena dosis de sangre, de hábitos y de higiene política llevados de Norte América". Con clara visión de estadista pronosticó el desarrollo de los acontecimientos que giraban en torno del asunto que se le había confiado. Señaló el peligro que al no llegarse a un acuerdo sobre la apertura del canal, se presentaría a Colombia de que los Estados Unidos "fomentaran,—bajo mano,— las impaciencias y descontento de Panamá, promoviendo allí un movimiento separatista". No le fué dado ver el cumplimiento de este triste pronóstico. Murió poco después de su regreso.

Natural era pensar que el nuevo ministro de Colombia, señor doctor José Vicente Concha, trajera las necesarias instrucciones solicitadas. Extraño como pueda parecerlo, no era así. La única instrucción concreta que el doctor Miguel Abadía Méndez, actual presidente de la república, entonces ministro de relaciones exteriores, había dado al nuevo diplomático era la de pedir "no menos de veinte millones de dólares para permitir el traspaso de los derechos de la Compañía francesa". Tres razones se mencionaban para esta exigencia: "1a. Porque el permiso de Colombia es esencial, toda vez que sin ese permiso el traspaso sería nulo, y al hacerse sin él, la Compañía francesa perdería sus derechos en castigo; 2a. Porque Colombia al consentir en el traspaso de la concesión perderá la expectativa que tiene para adquirir el ferrocarril a la expiración del privilegio, y 3a. Porque en el nuevo contrato se pretende que Colombia renuncie a la

participación que le corresponde en el rendimiento anual del canal, y esa renuncia vale por lo menos un millón de pesos anual en oro”.

En cuanto el doctor Concha llegó a Washington, el gobierno colombiano le advirtió cablegráficamente que la Compañía no podía transferir sus derechos sin modificar previamente el contrato de concesión. Esta advertencia causó una mala impresión en los Estados Unidos porque se creyó que Colombia intentaba exigir una fuerte suma de dinero a cambio de su permiso. El doctor Concha, sin embargo, no participaba de las ideas de su gobierno, pues conceptuaba que era necesario negociar primero con los Estados Unidos antes de celebrar cualquier arreglo con la Compañía. En el fondo, él no era partidario de esta exigencia. Así lo escribió en una de sus notas: “La indemnización que haya de obtener Colombia por ese concepto, debe demandarla del gobierno americano, y no de la Compañía, siendo claro que en definitiva ésta en realidad será la que pague el monto de lo que Colombia obtenga por razón de traspaso de la concesión actual, puesto que el comprador deducirá esa suma del precio que pague por la cosa, y para la república que recibe un valor nada significa que él vaya de las manos del comprador en vez de ir de las manos del vendedor”.

En Colombia se pensaba de manera diferente. Se creía que a la negociación entre los dos gobiernos debía preceder la de permiso a la Compañía. A más de las razones arriba copiadas, la mayoría de los estadistas colombianos se basaban para esta exigencia en que “de prórroga en prórroga se había diferido la terminación del canal, renunciando Colombia a entrar en posesión de todo lo existente, y de que la Compañía se había aprovechado de las penosas circunstancias del gobierno para arreglar la última prórroga en Bogotá por una sexta parte de lo que en París creyó justo exigirle el comisionado especial, señor Esguerra”. En estricto derecho Colombia podía exigirle a la Compañía una indemnización por la pérdida que le ocasionaba el traspaso, pero debió de haberse abstenido de hacerle esta exigencia por el odioso carácter de imposición que ella revestía. Quizá

lo más acertado hubiese sido el haber deferido en un tribunal de arbitradores el derecho de fijar tal indemnización.

Pero la ambición patriótica de algunos colombianos iba aún más lejos al suscitar la discusión sobre la validez legal del decreto que concedió la última prórroga y el cual, al ser declarado nulo, haría a Colombia en 1904 dueña de las propiedades de la Compañía y, por consiguiente, la que recibiría la suma total de la oferta americana. El doctor Concha expresó en las siguientes palabras, escritas en el lenguaje de un jurista honrado y patriota, su concepto adverso a semejante pretensión: "El actual encargado de la Legación juzga que el decreto aludido es inconstitucional y nulo a la luz de las leyes colombianas; pero cree que cualquiera que sea la gravísima responsabilidad legal e histórica de los funcionarios que sacrificaron cuantiosos intereses del país, por un abuso de autoridad y sin fruto alguno, no puede exhibirse la república ante las naciones extranjeras como responsable de una verdadera estafa, puesto que ha recibido en sus arcas una suma por la concesión írrita a sabiendas de una prórroga".

Mientras en Bogotá se debatían estos asuntos, el proyecto de Hepburn, con el informe favorable de la Comisión, empezaba a discutirse en el senado americano. Sin una oferta de Colombia era probable que obtuviera la mayoría de votos, quedando, por consiguiente, descartada la ruta de Panamá. Ante esta situación, el nuevo ministro de Colombia, sin poder significar que carecía de instrucciones viniendo directamente de Bogotá, debía dar una negativa rotunda, o señalar las condiciones en que Colombia aceptaba entrar en negociaciones. Optó por lo último presentando al Secretario de Estado un memorandum de bases para la celebración de un tratado sobre apertura de un canal por Panamá mediante el traspaso al gobierno americano de los derechos de la compañía francesa.

El memorandum del doctor Concha entorpeció la negociación con Nicaragua, ganando la ruta de Panamá una gran opinión pública. El proyecto de Hepburn quedaba

herido de muerte en el senado. Allí se libraba una reñida batalla. El senador Morgan extremó sus ataques en un esfuerzo desesperado de defender la ruta de su preferencia. Sus rudos ataques iban dirigidos al gobierno colombiano, a la ruta de Panamá y a la Compañía francesa. Alegaba que los títulos de ésta carecían de validez legal y que en 1904 Colombia tendría derecho de confiscar sus propiedades. La discusión giró un tiempo sobre la actividad volcánica de Centro América, debido a que en esos días había hecho erupción el Mont Pelée destruyendo a Saint Pierre, en la Martinica, catástrofe que había sido seguida por el desastroso terremoto de Guatemala. Este era un nuevo triunfo para los partidarios de Panamá, quienes hicieron ver los peligros que amenazarían al canal en caso de que se construyese por Nicaragua, en donde, se decía, habían ocurrido también movimientos sísmicos. El presidente Zelaya envió un cablegrama a Washington afirmando que desde 1835 no había erupciones volcánicas en Nicaragua. El senador Morgan, en són de triunfo, leyó ese despacho en el senado. Para infirmar esta audaz afirmación, Buneau Varilla, fuerte accionista de la Compañía francesa, se valió de un ingenioso ardid. Obtuvo noventa copias de una estampilla de correo de Nicaragua en cuyo fondo se pinta un volcán en erupción. Ese volcán representa a Momotombo, a orillas del lago de Managua, cantado por Víctor Hugo, en la *Leyenda de los Siglos*, en su poema "Los motivos del Momotombo". Esos sellos, uno para cada senador, fueron enviados con esta leyenda: "Un testigo oficial de la actividad volcánica en Nicaragua".

Los movimientos sísmicos habían inclinado aún más el péndulo a favor de Panamá, cuya ruta propuso la minoría de la Comisión que se adoptara inmediatamente por esta causa. Sin embargo, el senador Spooner introdujo una modificación al proyecto que conciliaba las dos opiniones opuestas. Según esta enmienda, se autorizaba al presidente de los Estados Unidos para comprar por 40 millones los derechos y propiedades de la Compañía francesa, siempre que ésta pudiera presentar un título legal de sus derechos.

Igualmente se le autorizaba para adquirir de Colombia, en los términos que juzgara razonables, el perpetuo dominio (control) de una faja de tierra, de mar a mar, no menor de seis millas de ancho. En caso de que dentro de un término prudencial, agregaba la ley, no se llegase a un acuerdo con Colombia, se autorizaba al presidente para obtener el territorio necesario para construir el canal por la ruta de Nicaragua. Esta enmienda, conocida con el nombre de Ley Spooner, fué aprobada por ambas cámaras con una enorme mayoría. Casi todos los partidarios de Nicaragua votaron afirmativamente porque creyeron que ni Colombia haría las concesiones que se le pedían ni la Compañía podía presentar un título válido de sus derechos, quedando, virtualmente, decretada la construcción del canal por la ruta de su preferencia.

El Procurador General de los Estados Unidos se trasladó inmediatamente a París en donde la Compañía francesa logró demostrar satisfactoriamente la validez legal de sus títulos. Entre tanto, de acuerdo con la ley Spooner y el memorandum del doctor Concha, se discutían las bases del tratado con Colombia para la construcción del canal de Panamá.

XI

EL TRATADO HAY-HERRAN

Tocóle al doctor Concha, según su propia comparación, jugar en Washington una partida de ajedrez empezada y en la cual, a su modo de ver, ya se habían perdido posiciones y aún piezas capitales. Alude con estas palabras al memorandum que el señor Martínez Silva, de una manera extraoficial, había dado a conocer al Secretario de Estado y en el cual se hacían a los Estados Unidos proposiciones que afectaban de un modo directo la soberanía o dominio de Colombia en la zona de terreno que se les concedía para la apertura del canal. Presumió fundadamente el diplomático colombiano que los Estados Unidos no se someterían fácilmente a renunciar a las ventajas que tal memorandum consignaba a favor de ellos. “Este hecho, decía después el vice-presidente Marroquín, trazó en definitiva una línea infranqueable respecto de las concesiones colombianas en los puntos fundamentales, comprometió la actitud del gobierno, que debía ser prudente y reservada, y por añadidura hizo en extremo difíciles las gestiones del que le sucediera en la Legación”. Sólo a su llegada a Nueva York supo el doctor Concha la existencia de aquel documento, por lo cual estuvo tentado a regresar a Bogotá.

Siete fueron los puntos principales de la discusión del tratado que vino a conocerse después con el nombre de Hay-Herrán. No carece de interés histórico una reseña, aun-

que breve, de las proposiciones de ambas partes en relación con esos puntos.

Colombia autorizaba a la Compañía francesa para traspasar al gobierno americano sus privilegios y propiedades, incluyendo el ferrocarril de Panamá, pero exceptuando las tierras baldías situadas fuera de la zona del canal, las cuales volverían a poder de Colombia. Se fundaba el doctor Concha para hacer esta excepción en que era difícil que los Estados Unidos, a pesar de las prohibiciones en contrario, no ejercieran de hecho en esa enorme extensión de tierras actos de soberanía, originando con ello querellas y conflictos en que Colombia de cierto habría de llevar la peor parte. Además, las leyes colombianas prohibían la adjudicación de tierras a gobiernos extranjeros. Los Estados Unidos convinieron en la devolución de esos baldíos, menos los que estaban situados en Panamá, Colón o en los puertos extremos del canal. El gobierno americano consideraba que con ello había colmado, si no excedido, los límites de la liberalidad y así no accedió a devolver las propiedades en Panamá y Colón.

Advirtió Colombia que la Compañía francesa no podía ceder sus derechos a los Estados Unidos sin un arreglo previo con el gobierno colombiano. Alegaban éstos que el tratado por sí sólo constituía el necesario permiso. La actitud del gobierno americano a este respecto obedecía a dos fines: librar a la Compañía del pago que Colombia pretendía exigirle a cambio de su autorización para el traspaso, y hacer desaparecer el obstáculo que pudiera presentarse después de concluido el pacto en discusión si no llegaban a un acuerdo las partes interesadas. Argüía el doctor Concha que así como los Estados Unidos necesitaban celebrar un contrato para adquirir los derechos de la Compañía, así también la resolución de las obligaciones entre Colombia y la misma Compañía no podía verificarse en el tratado.

Se les concedía a los Estados Unidos una zona de terreno a lo largo del canal, de cinco kilómetros de ancho a

cada lado, concesión que duraría por el término de cien años renovables a la opción de los Estados Unidos por períodos de igual duración. De acuerdo con la ley Spooner, —que así lo ordenaba,— los Estados Unidos pretendieron incluir la expresión “a perpetuidad”, lo cual estaba en desacuerdo con la Constitución colombiana, que prohíbe la enajenación de territorio a gobiernos extranjeros. La tesis de Colombia, que en la práctica equivalía a la cesión perpetua, fué aceptada en el tratado.

Pedían los Estados Unidos la creación de tribunales propios en la zona del canal para decidir sobre las controversias que se suscitaran respecto de los contratos relativos a la construcción y manejo de la obra, así como para el juzgamiento y castigo de los delitos que se cometieran dentro de dicha zona. La primera proposición de este punto equivalía, en concepto del doctor Concha, a abdicar una función inherente a la soberanía. Más inadmisibles eran aún la jurisdicción extranjera en materias criminales puesto que, como lo expresa el mismo diplomático, además de la misma negación de soberanía que ello implica, podía llegarse hasta el punto absurdo de que se aplicasen en Colombia penas prohibidas por su misma Constitución. Se convino en el tratado, a propuesta de los Estados Unidos, la creación de tres clases de tribunales con diferente jurisdicción: colombianos, americanos y mixtos. Los tribunales mixtos tendrían exclusiva jurisdicción en todas las controversias que se suscitaran entre ciudadanos de los dos países, o entre ciudadanos o súbditos de las otras nacionalidades.

Los Estados Unidos pretendían tener autoridad y libertad completas para la conservación del orden en la zona del canal. El tratado estipuló que Colombia se comprometía a hacer uso de la fuerza necesaria para tal objeto, pero en caso de no poder atender debidamente a este compromiso, el gobierno americano, con el consentimiento o a solicitud del de Colombia, emplearía las fuerzas necesarias, las cuales deberían retirarse tan pronto como cesara la necesidad. En casos excepcionales de peligro no previsto o inminente, el

gobierno de los Estados Unidos quedaba autorizado para obrar sin necesidad de consentimiento previo del gobierno de Colombia, pero dando a éste aviso inmediato. Tan pronto como acudieran fuerzas colombianas suficientes, se retirarían las de los Estados Unidos.

Para la terminación del canal se les daba a los Estados Unidos un plazo de veintiséis años, y diez más si decidían construirlo a nivel. Propuso el negociador colombiano incluir una cláusula de caducidad de la concesión en caso de que la obra no quedara terminada en los plazos estipulados. Se temía que las influencias decisivas de que disponían en el gobierno y en el congreso americanos las empresas de los ferrocarriles trascontinentales, lograsen demorar, por razón de sus intereses, la construcción del canal por muchos años. El gobierno americano no accedió a la incorporación de esta cláusula alegando que bastaba el formal compromiso adquirido en la referente a los plazos.

La cláusula relativa a las compensaciones o indemnizaciones a Colombia fué una de las más debatidas y la última que se logró acordar. El propósito original de los Estados Unidos fué el pagar una suma determinada en una sola vez, y rehusaba obstinadamente toda proposición sobre pago de anualidades. Colombia pedía el pago inicial de siete millones de dólares y una cantidad anual,—convenida entre los dos gobiernos,— a contar desde el décimo cuarto año del canje de ratificaciones. En caso de discrepancia, la anualidad la fijaría un tribunal de arbitradores. El secretario Hay aceptó esta propuesta y prometió firmar el convenio; pero tres meses después cambió de opinión y en vez de arbitraje propuso una opción de siete millones como pago inicial y una anualidad de \$ 100.000, o el pago de diez millones y una renta anual de \$ 10.000. El doctor Concha contestó que no tenía autorización para aceptar ninguno de los términos de esta alternativa. Más adelante relataremos cómo finalmente se logró acordar este punto.

Mientras se discutían las estipulaciones anteriormente referidas, ocurrió un incidente que interrumpió por breve

tiempo las negociaciones. La revolución colombiana, ya apaciguada totalmente en el interior de la república, continuaba, sin embargo, azotando la región del Istmo. Con el pretexto de mantener sin interrupción el tránsito interoceánico, tropas americanas, al mando del almirante Casey, desembarcaron en Panamá. Desconociendo las prerrogativas de las autoridades colombianas, las fuerzas de los Estados Unidos, en violación del tratado de 1846, cometieron toda clase de atropellos a la dignidad y soberanía de Colombia en esa zona. Detuvieron en su marcha y desarmaron a los soldados del gobierno colombiano; estorbaron el desembarco de nuevos contingentes; impidieron que elementos de guerra siguiesen a su destino, y prohibieron a la Compañía del Ferrocarril que transportara, como estaba obligada por contrato, las tropas del gobierno.

El doctor Concha, lleno de indignación contra este atropello, prelude de lo que iba a ocurrir un año más tarde, suspendió abruptamente las negociaciones que se venían adelantando. Notificó al Secretario de Estado que aunque ya había recibido instrucciones de Bogotá sobre los puntos en discusión, se hallaba en imposibilidad de ejecutar esas instrucciones por cuanto los actos cumplidos en Panamá implicaban una interpretación nueva del tratado vigente entre los dos países. Le presentó en seguida un memorandum en que pedía que se restableciera la verdad de los hechos ocurridos. También se dirigió al gobernador de Panamá aconsejándole protestar y, llegado el caso, apelar a la fuerza para repeler la agresión. El gobierno colombiano, sin embargo, no aprobó la actitud de su diplomático, a quien ordenó que se abstuviera de tratar ese asunto. La ira del doctor Concha ante esta indigna actitud de su gobierno lo hizo estallar, con la renuncia de su cargo, en los siguientes términos de majestuosa altivez patriótica: "El jefe de las fuerzas americanas ha asumido de hecho la autoridad superior en la región del Istmo, que no está en poder de los rebeldes; las tropas colombianas son desarmadas por las de los Estados Unidos, sus individuos viajan custodiados por éstas; al mismo gobernador de Panamá se da escolta como

a Jedive; el comandante americano notifica en igual forma a los empleados del gobierno y a los rebeldes qué permitirá y qué no permitirá en la región que ocupa; y, por último, el ministro de la república en Washington, cuando anuncia que ha pedido informes necesarios para formular la protesta que el derecho internacional y la más elemental dignidad nacional ordenan, se le impone perentoriamente el silencio por el jefe del poder ejecutivo de Colombia y por su ministro de relaciones exteriores. Entre una potencia que así impone su fuerza, y un gobierno que no sabe o no quiere defender la soberanía nacional, no caben tratados; el derecho diplomático cede el paso al de conquista; cesa la discusión entre dos países iguales según la concepción jurídica, y queda sólo uno que dicta la ley, y otro que ha de recibirla y obedecerla”.

El gobierno colombiano insistió en que el doctor Concha hiciera abstracción del asunto y le ordenó que continuara las negociaciones. Pero éste manifestó una vez más su resolución de no firmar tratado alguno con el gobierno de los Estados Unidos “mientras sus tropas, contra todo principio de derecho y de justicia y con violación de una promesa pública de honor, continuaran pisando territorio colombiano y ejerciendo allí una usurpada jurisdicción”.

La actitud del diplomático colombiano ocasionó una verdadera tempestad en la prensa americana. Se pedía violentamente su destitución o que se le declarara persona non grata. A diario aparecían en los periódicos amenazas, críticas y diatribas, que procedían del mismo secretario Hay y del señor William Nelson Cromwell, abogado de la Compañía francesa del Canal y hombre de grandes influencias en el gobierno americano de entonces.

El gobierno colombiano consideró antipatriótica e inadmisible la renuncia de su diplomático, a quien, por otra parte, le hizo ver que los acontecimientos que se verificaban en el Istmo ofrecían una oportunidad para precisar el sentido del artículo 35 del tratado de 1846. El ministro creyó un deber de lealtad y de consecuencia obedecer el mandato de

su gobierno y al efecto, en audiencia con el Secretario de Estado le manifestó que el gobierno de Bogotá consideraba como preliminar necesario, antes de seguir discutiendo la negociación empezada, precisar el sentido del mencionado artículo. El Secretario de Estado, durante la entrevista, se refirió espontáneamente a la actitud del almirante Casey manifestando que se había dirigido a su ministro en Bogotá ordenándole que significase al ministro de relaciones exteriores la cordial amistad del gobierno americano y el deseo que animaba a éste de evitar todo acto o procedimiento que pudiera lastimar la dignidad y soberanía de Colombia o menoscabar sus derechos de nación independiente.

Esta satisfacción, que sentaba el precedente diplomático de no obstaculizar el movimiento de tropas del gobierno colombiano, obedecía al deseo de aceptar la mediación que éste había solicitado al de los Estados Unidos para terminar la guerra civil que desde 1899 azotaba a Colombia y la que, mientras durara, haría imposible convocar al congreso que debía estudiar las negociaciones sobre el canal que se adelantaban en Washington. La amistosa mediación americana dio por resultado que, a bordo del acorazado "Wisconsin", surto en Panamá y comandado por el citado almirante Casey, se celebrara, en noviembre de 1902, entre los delegados del General Benjamín Herrera, jefe de las fuerzas revolucionarias, y los delegados del General Nicolás Perdomo, jefe de las gobiernistas, el tratado de paz que puso punto final a la era de las revoluciones que frecuentemente azotaban a Colombia.

Las modificaciones propuestas por el Secretario de Estado al memorandum del doctor Concha eran tan sustanciales y extensas que su aceptación incondicional equivaldría, en opinión de éste, a la cesión de Panamá. Por eso el doctor Concha insistió varias veces en su renuncia. "Los dedos se me paralizan,—escribía,— al pensar no más en poner mi firma al pie de estipulaciones de esa índole. Nada vale mi oscuro nombre, y yo no quisiera para él sino el olvido completo; pero muchos días pienso,—y veo hasta en el sueño,— una época no remota, en que se señalaría a mis

pobres hijos con el dedo diciéndoles: "Esos son los hijos del que firmó la desmembración del territorio colombiano". Al fin el doctor Concha recibió órdenes para retirarse de la Legación dejando encargado al secretario, señor Tomás Herrán, a quien se le autorizó para firmar el tratado si, como se esperaba por momentos, el Secretario de Estado enviaba un ultimatum. Se le dieron instrucciones, sin embargo, de hacer un último esfuerzo para obtener diez millones de dólares como pago inicial y una anualidad de \$ 600.000. Los Estados Unidos habían ofrecido como máximo una anualidad de \$ 100.000.

Las pretensiones pecuniarias de Colombia no eran exageradas. Escasamente equivalían a resarcirla de las pérdidas sufridas. Forzoso es confesar que los Estados Unidos no mostraron en esta ocasión el espíritu de equidad o el *fair play* que siempre los había distinguido. Colombia cedía el usufructo (\$ 250.000 anuales) y luégo, dentro de sesenta años, la plena propiedad del Ferrocarril de Panamá; concedía al gobierno americano una zona para el Canal veinticinco veces mayor que la que se había señalado a la Compañía francesa, renunciando a la expectativa de ser dueña de la obra en noventa y nueve años; se abstenía de pedir el porcentaje de los proventos de la empresa, y se obligaba a suprimir toda clase de impuestos o contribuciones, calculados en más de \$ 100.000 anuales, en una considerable extensión de su territorio. Por todos estos sacrificios y concesiones y otras no menos valiosas que no mencionamos, los Estados Unidos le ofrecían, como máximo, una suma total que distribuída en cien años no alcanzaba a representar en cada uno la que Colombia recibía con la sola renta del Ferrocarril de Panamá.

La propuesta de acordar la anualidad entre los dos gobiernos o fijarla por medio del arbitraje en caso de discrepancia, demuestra palpablemente que Colombia no ambicionaba lucros indebidos. Ella era una propuesta franca, honrada y equitativa. La demanda de una anualidad de \$ 600.000, que tan exorbitante pareció al gobierno ameri-

cano, era apenas satisfactoria. Considerada a la luz de las estadísticas actuales, Colombia sacrificaba sólo en los proventos del canal una anualidad de cerca de millón y medio de dólares. Y todavía hay quien hable de la sórdida codicia de Colombia!

De Bogotá informaron al secretario Hay que el señor Herrán tenía orden para firmar el convenio con las condiciones ofrecidas, si mediaba un ultimatum del gobierno americano. El señor Herrán declaró que esos informes no eran fidedignos y que rehusaría aceptar la exigua anualidad. Los Estados Unidos le enviaron entonces al diplomático colombiano una nota-ultimatum elevando la anualidad a \$ 250.000. De acuerdo con las instrucciones que tenía, el señor Herrán firmó el tratado en 22 de enero de 1903.

El presidente Marroquín se hallaba angustiado y vacilante ante el siguiente dilema que se le presentaba: o no autorizaba la firma del tratado, con lo que se le diría que arruinó al Istmo al no permitir la apertura del canal, u ordenaba subscribirlo, con lo que se le culparía de haber dejado vulnerar escandalosamente los derechos de Colombia sin la excusa siquiera de una halagadora compensación. Pensó entonces en descargar sobre el congreso, ya convocado a sesiones extraordinarias, tamaña responsabilidad, e ignorando que el convenio ya estaba firmado, ordenó al señor Herrán que se abstuviera de hacerlo en espera de nuevas instrucciones.

El tratado Hay-Herrán fué prontamente aprobado por el senado americano sin enmiendas y casi por unanimidad (73 votos contra 5). El debate, sin embargo, fué muy acalorado debido a la violenta oposición del senador Morgan, campeón de la vía de Nicaragua y fanático adversario de la de Panamá. Atacó rudamente al gobierno de Colombia, a sus instituciones políticas y hasta su religión. Insultó al presidente Marroquín a quien llamó "galeote" y a otros importantes miembros del gobierno colombiano. Puso en duda el derecho que éste pudiera haber tenido para celebrar, mientras el país se hallaba en una revolución, un tratado

por el cual se les concedía a los Estados Unidos importantísimos privilegios territoriales, los cuales, añadía, “no serán aceptados ni tolerados por las presentes ni futuras generaciones de Colombia, y especialmente por los galantes e intrépidos colombianos que pertenecen al gran partido liberal de la América española”. Finalmente, señaló el enérgico senador trece razones de ilegalidad e inconveniencia por las cuales debía rechazarse ese convenio. Concibió la idea de publicar una traducción castellana de sus discursos para darlos a conocer en Colombia, a fin de tratar, por el resentimiento que ellos causarían, que el congreso rehusase ratificar el pacto.

No hubo necesidad de esta estratagema. Al gobierno colombiano no satisfizo este tratado en que, como se ha visto, los Estados Unidos impusieron su voluntad sin siquiera indemnizar debidamente a Colombia. El debate en el senado,—única de las cámaras que lo discutió,—adoleció de varios inconvenientes graves en que andaba mezclada la candente política de entonces. “Nada, nada hubiera sido más justo y fácil, dice el señor Marco F. Suárez, que hablar claro y concertar un sistema de acción que consultase la ley fundamental, y al mismo tiempo la rapidez y el buen éxito de una providencia reclamada por el bienestar de los istmeños, por los derechos de Colombia y por motivos de utilidad universal”.

El presidente Marroquín se hallaba colocado entre dos fuerzas morales en pugna: por un lado la obligación tácita que un gobierno contrae, al firmar un convenio internacional, de poner todos los medios a su alcance para lograr su ratificación, y por el otro, la garantía que él debe dar al congreso de que el convenio que a su consideración se somete está ceñido a las leyes y a la Constitución. El señor Marroquín asumió la pusilánime actitud de lavarse las manos, como el pretor romano. Sin su firma, “como un expósito”, presentó el tratado a la consideración del congreso, dejando recaer sobre éste toda responsabilidad y prometiendo no hacer pesar su opinión sobre el asunto. Esta actitud no satisfizo a las partes. El ex-presidente Caro, cuyo prestigio dominaba el

senado, la tachó de falta de honradez para con los Estados Unidos, haciendo blanco al gobierno, por esta causa, de los temidos ataques de su verbo elocuente. Manifestó sus temores de que los Estados Unidos se apoderaran de Panamá con la justificada excusa de que el gobierno colombiano había procedido de mala fe. "La única fuerza de una nación débil, agregó, es su honradez". El gobierno americano, por su parte, trató de vindicar después su agresiva conducta hacia Colombia inculcando el fracaso del tratado a esta actitud de Marroquín.

Después de discutir durante varias semanas si debía considerarse un tratado que se sometía sin la firma del presidente de la república, el senado al fin lo pasó al estudio de una comisión de nueve miembros, quienes presentaron tres informes separados, pues dos de ellos no lograron ponerse de acuerdo con los siete restantes.

El informe de la mayoría de la comisión, suscrito, entre otros, por don José Domingo Obaldía, senador por Panamá y último gobernador del Istmo, propuso aprobar el pacto con varias enmiendas encaminadas a evitar que se limitara la jurisdicción de Colombia dentro de su territorio, armonizando, de esa manera, las estipulaciones convenientes con los preceptos de la Constitución. La principal de esas modificaciones suprimía, por esa razón, los tribunales americanos y mixtos. Es digno de observarse que ninguna de esas enmiendas tenía relación alguna con compensaciones monetarias. A ese respecto ya se había tácitamente acordado que el canal se abriera a expensas de la generosidad de Colombia. (*)

(*) Casi todos los escritores americanos que han historiado el asunto de Panamá están acordes en vituperar a Colombia por lo que ellos llaman desmedidas ambiciones de lucro, afirmando que el convenio Hay-Herrán fué rechazado debido a lo insuficiente de las compensaciones pecuniarias. Se basan para esta acusación en un despacho confidencial del señor encargado de negocios de los Estados Unidos en Bogotá, en que da cuenta de una entrevista con el señor General Rafael Reyes, quien le manifestó que si la Compañía Francesa del Canal accedía a pagar a Colombia diez millones de dólares por el derecho de

El señor Juan B. Pérez y Soto, el otro senador por Panamá, como miembro de la comisión, presentó un informe separado en el cual analizó el tratado artículo por artículo sin encontrar, del preámbulo a la fecha, nada que no fuera humillación, ilegalidad, inconveniencia, abdicación y esclavitud. Tratados de esta clase, decía, no pueden aceptarse ni bajo la punta de la espada. En uno de sus discursos pedía la horca para el señor Herrán. Si desde el punto de vista americano el senador Morgan señaló trece defectos graves al convenio, el señor Pérez y Soto, desde el punto de vista colombiano, pudo señalar tantas cuantas cláusulas contenía la maltrecha convención.

Sin embargo, a pesar de toda la oposición, es probable que el tratado se hubiese aprobado con algunas de las enmiendas propuestas, a no haber mediado una circunstancia que determinó su rechazo por unanimidad de votos. El gobierno americano comprendió que las estipulaciones con venidas no eran satisfactorias para Colombia y así, desde antes de reunirse el congreso, principió a ejercer actos de coerción con el fin de obtener la ratificación "exactamente en su presente forma, sin ninguna modificación". El tono de las comunicaciones del ministro americano en Bogotá, de una agresividad insólita en las relaciones de dos países amigos, marca un significativo contraste con el tono de

traspaso, y los Estados Unidos aumentaban el pago inicial a quince millones, el tratado sería aprobado inmediatamente. Los escritores americanos aludidos no consideraron el hecho de que el señor General Reyes, aunque amigo personal del presidente Marroquín, carecía entonces de todo carácter oficial y que así su intervención en el asunto era enteramente oficiosa. Por otra parte, el diplomático americano dice y repite en sus mensajes que la mayoría del senado colombiano era opuesta al tratado y que "el aspecto notable en el debate fué el espíritu de hostilidad hacia el gobierno que mostraron tanto los senadores mismos como el público que llenaba las barras y pasillos". El General Reyes, si en verdad hizo semejante declaración, sufría de un error de apreciación. Cuando años más tarde, prevalido de su carácter de dictador de Colombia, quiso imponer un tratado con los Estados Unidos, el pueblo colombiano no sólo protestó contra ello, sino que derrocó su gobierno y lo obligó a expatriarse precipitadamente.

moderación y respeto que caracteriza la correspondencia de los Estados Unidos con el gobierno británico en conexión con el tratado Hay-Pauncefote. En esas comunicaciones se hace caso omiso de la voluntad de los representantes del pueblo colombiano. Cualquier enmienda, por insignificante que fuera, sería considerada como "falta de buena fe del gobierno colombiano". En otra nota dice el ministro americano que cualquiera modificación será rechazada por su gobierno y "las relaciones amistosas entre los dos países quedarían tan gravemente comprometidas, que nuestro congreso, en el próximo invierno, podría tomar pasos que lamentaría todo amigo de Colombia".

Cuando el senado colombiano, en uso de su perfecto derecho y de acuerdo con lo estipulado, se ocupaba en analizar el informe de la mayoría de la comisión, a solicitud del senador Lorenzo Marroquín, hijo del presidente, se dio lectura a la correspondencia cruzada entre los dos gobiernos. Esta correspondencia había sido leída antes en sesión secreta, como un esfuerzo del gobierno para convencer al senado, por las amenazas que ella contenía, de la necesidad de aprobar dicho convenio.

El senador Pedro Nel Ospina culpó al ministro de relaciones exteriores por haber cándidamente suscitado en una de sus notas al ministro americano la cuestión de si los Estados Unidos aceptarían o no las modificaciones propuestas. (*) El senador Caro censuró la lectura pública de esas notas por cuanto con ello se pretendía hacer aparecer al senado colombiano rechazando el tratado como una protesta contra la actitud de los Estados Unidos cuando el verdadero motivo era el ser sus cláusulas violatorias de la

(*) Esta actitud del gobierno le recordaba al General Ospina la de un vecino liberal a quien, durante la revolución colombiana que acababa entonces de pasar, le impuso el alcalde de su pueblo la contribución forzosa de suministrar unos caballos a las tropas del gobierno. El forzado contribuyente regresó de la puerta de la oficina para preguntarle cándidamente al alcalde: "¿Con las monturas?" —Por supuesto! —contestó éste con fingida severidad.

Constitución y perjudiciales a los intereses de la república. La pasión política que dominaba entonces a este ilustre colombiano lo obligaba a prescindir de la injuria extranjera para que recayera la protesta del rechazo exclusivamente sobre el gobierno que había celebrado la negociación. Sus palabras, felizmente, no interpretan el sentimiento nacional. La lectura de esas notas, verdaderos insultos a la soberanía de Colombia, determinó el rechazo del convenio por unanimidad de votos. Sin embargo, para suavizar la protesta que este acto entrañaba, el senado aprobó en seguida una resolución en que se expresaba el deseo de mantener las más cordiales relaciones con los Estados Unidos y se creaba una comisión "para estudiar la manera de excavar el canal en armonía con los intereses nacionales y el respeto a la legalidad que han sido en esta solemne ocasión la norma del senado".

"El tratado Herrán-Hay, decía Marroquín en su mensaje de 1904, era el hilo que unía el Istmo de Panamá con el resto de la nación, y el senado lo rompió. El senado colombiano rompió ese vínculo el 12 de agosto de 1903: al votar la no consideración del tratado, votó la separación del Istmo de Panamá del territorio patrio. Pero la historia le será benigna, porque el acto de su negativa no fué otra cosa que la interpretación del sentimiento nacional; porque el representante de los Estados Unidos, al dirigir una amenaza contra Colombia, de parte de su gobierno, al declarar en nombre de su nación que el tratado era irreformable, hacía imposible toda modificación que lo hubiera hecho viable, y pretendía arrancar a este cuerpo su soberanía con el mismo desenfado con que nos arrancó luégo la de Panamá. Será favorable el fallo de la historia para él, porque no pudo prever, como no lo preví yo, como no lo previó ningún colombiano, que el gobierno de los Estados Unidos uniera la astucia de la zorra a la fuerza del elefante para despojar a la débil, inerme y desgraciada Colombia".

El 22 de septiembre expiró el plazo señalado para el canje de ratificaciones, habiendo caducado, por rechazo y por limitación, el tratado Hay-Herrán. Finalmente el con-

greso clausuró sus sesiones el 31 de octubre sin decidir nada más sobre el asunto.

A pesar de todo, el gobierno colombiano se mostraba dispuesto a reanudar las negociaciones. La administración de Marroquín, por otra parte, se hallaba en sus postrimerías y asediada por una violenta oposición. Prácticamente estaba asegurada la elección del señor General Rafael Reyes, hombre amigo de los Estados Unidos y decidido partidario del tratado, quien, como se puede ver en la correspondencia del diplomático americano en Bogotá, buscaba los medios de obviar las dificultades y sugería planes para llegar a un acuerdo satisfactorio en el asunto. Sus palabras, quizás ingenuas como que eran confidenciales y basadas en la amistad personal que tenía con el presidente Roosevelt, sólo sirvieron para que éste las usase después como armas contra Colombia.

Era, pues, de preverse, como así hubiera sucedido en efecto, que desaparecieran todas las dificultades y se encontrase una solución que satisficiera a las partes, como sucedió con Inglaterra en el tratado Hay-Pauncefote. No había excusa para que el gobierno americano rehusara aceptar la demora que las nuevas negociaciones pudieran ocasionar, ya que el tratado Hay-Herrán estipuló, por marcada exigencia de aquel gobierno, un término de treinta y seis años para completar la obra del canal.

Cándidamente se creyó en Colombia que la más grave consecuencia que el rechazo del tratado pudiera ocasionar sería la adopción de la ruta de Nicaragua, de acuerdo con la ley Spooner que en este evento lo ordenaba. Esta cándida convicción, como lo expresa el panameño Harmodio Arias, basta para eximir a Colombia de toda mira de interés mezquino.

El presidente Roosevelt evidentemente prefería que Colombia rechazara de plano el convenio a que lo aprobara con enmiendas. En este último caso se hubiera él visto ante la forzosa disyuntiva de proceder a la apertura del

canal por Nicaragua, o ver la manera de entenderse con Colombia. Y él no quería ni lo uno ni lo otro. Mr. Roosevelt era decidido partidario de la ruta de Panamá. En la de Nicaragua sólo seguía creyendo una pequeña minoría encabezada por el obsecado senador Morgan. Si Colombia hubiese aprobado el tratado con modificaciones, el gobierno americano de entonces, —no importa cuán arbitrario fuera en sus procedimientos con los países débiles,— no se habría atrevido probablemente a tomar las medidas que tomó con motivo del rechazo. Colombia habría quedado amparada, ante la conciencia universal, con la aprobación de ese pacto enmendado de conformidad con sus leyes e intereses. El congreso americano no habría sacado verdaderas las amenazas proferidas en su nombre.

Mr. Roosevelt quiso evitar un paso semejante de parte de Colombia. Las notas agresivas del ministro americano en Bogotá obedecían, sin duda, a un plan preconcebido. El rechazo del tratado daría motivo para, al menos, adoptar la idea expuesta antes por Mr. Shelby M. Cullon, presidente de la comisión de relaciones exteriores del senado, de expropiar la zona del canal por motivos de utilidad universal, avaluando después la compensación que correspondiera a Colombia. En el capítulo siguiente veremos cómo esta idea, ligeramente disfrazada, intentó llevarla a cabo el presidente Roosevelt, revelando con ello sus verdaderos designios al autorizar el envío de las notas que causaron el fracaso en Colombia del tratado Hay-Herrán.

XII

LA SEPARACION DE PANAMA

La noticia del rechazo del tratado Hay-Herrán causó en los Estados Unidos un sentimiento general de sorpresa. La prensa asumió un tono agresivo contra Colombia que moderóse un poco cuando se conoció la buena voluntad del gobierno de reanudar negociaciones. El presidente Roosevelt, en conversaciones privadas, lanzó expresiones amenazantes contra Colombia con motivo de esa negativa que retardaría la construcción de una obra que él anhelaba iniciar durante su heredada administración, a fin de ganar prestigio político para su candidatura en la campaña presidencial que entonces se avecinaba.

Un efecto no menos desastroso produjo esa noticia entre cierto grupo de prominentes panameños que consideraban el canal como asunto de vida o muerte para el Istmo. El temor de que los Estados Unidos no acometieran esa empresa por este territorio se acrecentaba con la amenaza, —consignada en la ley Spooner,— de proceder a la apertura del canal por Nicaragua en caso de no llegar a un acuerdo satisfactorio con Colombia. Y este peligro aparecía ahora inminente con la negativa del tratado, y así decidieron buscar los medios de conjurarlo.

La opinión que prevalecía en Panamá era decidida partidaria del tratado. Amenazas, más o menos veladas, se

hicieron de separar el Istmo de Colombia en caso de su rechazo. El representante De Roux, de Panamá, lo había anunciado en un vibrante discurso que pronunció en la cámara en los días en que el senado discutía aquel pacto. Se desconfiaba del nuevo gobernador, señor José Domingo Obaldía, a quien el señor Pérez y Soto, desde la tribuna del senado, señaló como una amenaza a la integridad nacional.

Muy claros pronósticos habían hecho, por otra parte, los diplomáticos colombianos en Washington, señores Martínez Silva y Concha, del peligro de que, al no llegarse a un acuerdo con los Estados Unidos sobre este asunto, se produjera, con el apoyo disimulado de éstos, un movimiento separatista en Panamá. El señor Herrán, observando los hechos más de cerca, no habló con menos claridad y previsión. El pueblo colombiano sentía el peligro de la desmembración de la república, y la expresión "Se pierde el Istmo" se repetía por doquiera. "Pero esos anuncios, dice don Marco F. Suárez, inspirados en lo que suele llamarse correo de las brujas, o por aquellos presentimientos que con frecuencia cita en su historia el grande historiador de Talavera, estaban acompañados de cierta parálisis de la voluntad". Por desgracia, el optimismo vencía y, lo que es peor, vencía en las esferas oficiales. Las noticias telegráficas que en Bogotá se recibían del gobernador Obaldía, eran en extremo tranquilizadoras. Los pronósticos en contrario se creían quiméricos. Cándidamente se pensaba en Colombia que los Estados Unidos, ocupados entonces en un activo debate de elección presidencial, carecían de tiempo o de interés para pensar en los asuntos del Istmo, ni mucho menos que ellos, obligados por una promesa pública de honor, a garantizar "positiva y eficazmente los derechos de propiedad y soberanía" de Colombia en aquel territorio, fuesen a conspirar contra quien les había confiado la guarda de esa heredad. "Y esa confianza semisecular, decía el presidente Marroquín, la certidumbre del honor de un gobierno, la confianza en la palabra empeñada por éste, fué lo que vino a perdernos".

En tanto, áquel grupo de panameños, con la cooperación de varios especuladores extranjeros, principiaron a fraguar planes secretos para la secesión. El primer esfuerzo de ellos fué cerciorarse si podían contar con la ayuda del gobierno americano.

El señor J. Gabriel Duque, (*) propietario de un diario panameño, presentado por un ex-ministro americano en Bogotá, tuvo una larga conferencia con el secretario Hay, en la cual le anunció como probable una revolución separatista en Panamá. Trataba el señor Duque de obtener para ello el apoyo de los Estados Unidos con el inmediato reconocimiento de la nueva república bajo la condición de darles a éstos el ansiado derecho para el canal. Aunque el señor Hay manifestó que no daría ningún apoyo a semejante movimiento, el señor Duque, sin embargo, sospechó fundadamente que su proposición no había sido del todo desagradable al señor secretario. El señor Herrán, al dar cuenta de esta conferencia a Bogotá, señalaba con gran previsión el peligro de que los conspiradores se apoderasen de Panamá y Colón y que, con pretexto de mantener el libre tránsito, el gobierno americano impidiera a las tropas colombianas la recuperación de esas plazas, apoyando así indirectamente el movimiento de rebelión.

Con el fin de pulsar la situación a este respecto, los separatistas panameños enviaron a Washington a un tal

(*) Doña Manuela Mallarino, distinguida dama colombiana, esposa del citado señor Duque, fué aclamada por la prensa del mundo entero como una heroína, con motivo de un incidente personal que se verificó a bordo del trasatlántico en que regresaba a Nueva York el ex-presidente Roosevelt, después del viaje que hizo al Africa a cazar bestias feroces. En medio del coro general de admiradores que se finaban por alcanzar una de las sonrisas o saludos que prodigaba aquel Nemrod de los tiempos modernos, notó éste que había una dama a bordo que desdeñosamente esquivaba su presencia. Esta extraña actitud despertó naturalmente la curiosidad en Mr. Roosevelt, quien le pidió al capitán del barco buscar una oportunidad para que lo presentara a la esquiua dama. "Sírvese decirle al señor Roosevelt, contestó ella cuando el capitán le hizo la solicitud, que yo soy colombiana y que no quiero estrechar la mano que despojó a mi patria."

capitán Beers, ciudadano americano y empleado del ferrocarril de Panamá, quien en la ciudad de su destino se entrevistó con Mr. William Nelson Cromwell. Aseguró éste al emisario que el gobierno americano les daría a los conspiradores el necesario apoyo militar y financiero. El capitán Beers regresó a Panamá a dar cuenta del feliz resultado de su misión. Los separatistas decidieron entonces enviar al doctor Manuel Amador Guerrero a los Estados Unidos con el fin de obtener confirmación de esos informes y en este caso llevar a cabo los planes iniciados con tan buenos auspicios. En Nueva York el doctor Amador se entrevistó con Mr. Cromwell, quien le ratificó los informes dados a Beers. Sin embargo, cuando se preparaba para seguir a Washington a conferenciar con el Secretario de Estado, Mr. Cromwell, por motivos ignorados, decidió repentinamente hurtarle el cuerpo al doctor Amador. Desengañado, concibió el proyecto de regresar a Panamá a dar cuenta del fracaso de su misión y de la actitud falsa de Mr. Cromwell. En el preciso momento en que éste desaparece de la escena, entra en su reemplazo un hombre que debía desempeñar en el asunto un papel de capital importancia. Este era Phillipe Buneau Varilla, ciudadano francés, fuerte accionista de la Compañía del Canal, aunque no tenía en ella ningún carácter oficial. Obraba, pues, de su propia iniciativa.

Buneau Varilla es uno de esos especuladores o aventureros internacionales, un carácter algo similar al célebre Bolo Pasha de la guerra europea. A los 25 años había sido ingeniero jefe de la empresa del canal, altísimo empleo que cambió por el más lucrativo de contratista. Acababa de adquirir la propiedad de *Le Matin*, diario de París que había obtenido un triunfo en el famoso proceso de Dreyfus. Había cooperado con el doctor Martínez Silva en la tarea de que los Estados Unidos adoptaran la ruta de Panamá en preferencia a la de Nicaragua, y oficiosamente se dirigía al presidente Marroquín y a los diplomáticos colombianos en Washington, aconsejándoles lo que debían hacer en el curso de las negociaciones del tratado. Contaba con varios amigos influyentes en la política americana. Hombre astuto, audaz,

cínico y cosmopolita, Buneau Varilla era el hombre que necesitaba el doctor Amador en ese momento de desencanto. Por conducto de un señor Lindo, comerciante panameño en Nueva York, se relacionaron. La primera entrevista se verificó en el cuarto 1162 del hotel Waldorf Astoria que, dice Buneau Varilla, puede considerarse como la cuna de la libertad de Panamá. (*)

El plan del doctor Amador consistía ahora en obtener del supuesto "fondo secreto" de los Estados Unidos la suma de 6 millones de dólares para la compra de buques de guerra y armamento destinados a evitar el desembarco de las tropas colombianas en el Istmo cuando se declarara la independencia. Buneau Varilla creyó este plan irrealizable; pero decidió ocuparse en sondear las intenciones del gobierno americano. Remitió al presidente Roosevelt, a su quinta veraniega en Oyster Bay, un artículo que había publicado en *Le Matin* a raíz de la negativa del tratado Hay-Herrán. En ese escrito se sugerían al gobierno americano dos soluciones: aguardar a que estallase una revolución en Panamá y celebrar después el tratado sobre el canal con la nueva república, o proceder, contra la voluntad de Colombia, a llevar a cabo las obras necesarias basando ese derecho en la cláusula 35 del tratado de 1846. Era ésta la misma idea expuesta anteriormente por el senador Cullon, que ahora reaparecía con un grotesco disfraz de legalidad. Pero como hasta ahora el lenguaje humano ha sido impotente para expresar de una manera inequívoca las cláusulas de los pactos internacionales que se oponen a las pretensiones de los países fuertes, no es de extrañar que en esta interpretación, digna de un comentario del irónico autor de *La isla de los pingüinos*, coincidiese Buneau Varilla con la que Mr. John Basset Moore, profesor de Derecho Internacional en la Universidad

(*) El Hotel Waldorf Astoria ha sido derribado recientemente sin que se hubiese pensado en preservar siquiera la puerta del famoso cuarto. En los relatos que los diarios americanos han escrito con motivo de la desaparición de esta famosa hostería, no se ha hecho reminiscencia alguna de esta cuna de la libertad.

de Columbia, había expresado en conversación privada a Mr. Francis B. Loomis, encargado interinamente de la Secretaría de Estado. Pidió éste al profesor que escribiera esas ideas para uso del presidente. Interesó tanto esta interpretación a Mr. Roosevelt que decidió invitar a su retiro de Oyster Bay al autor de tamaño descubrimiento que coincidía con el expresado en el artículo de *Le Matin* que debió haber recibido en esos mismos días. Mr. Roosevelt mismo, en carta dirigida antes al secretario Hay, había expresado su voluntad de principiar a construir el canal de Panamá, a pesar de la negativa de Colombia, si el tratado de 1846 les daba siquiera una sombra de derecho.

Pocos días después de esta invitación, Buneau Varilla tuvo una entrevista con el profesor Moore. “Yo creo, decía el autor del *International Law Digest*, que el tratado de 1846 con Colombia, les da a los Estados Unidos el derecho de llevar a cabo las obras necesarias para el canal. El derecho de tránsito permanecería ilusorio si Colombia, siendo incapaz de construir el canal, estorba que lo construyamos nosotros. A decir verdad (oh portento de justiciera exégesis!) el derecho no está explícito sino implícito. Sería ciertamente necesario arreglar la cuestión de la indemnización; pero si ésta no se arregla amigablemente, se puede recurrir al arbitramento”. Lo que más le había sorprendido al profesor era haber leído casualmente en un diario francés un artículo en que se exponía la misma idea, oyendo lo cual Buneau Varilla sacó de su bolsillo una copia de *Le Matin*, que el profesor reconoció inmediatamente como el diario a que aludía. Cuando aquél instó a éste para que, por el bien público, diera a conocer ese descubrimiento, fruto,—suponemos,— de pacientes, laboriosos y profundos estudios, el profesor hizo saber al solicitante que esa conversación debía quedar estrictamente confidencial. Las razones para guardar este secreto, como después lo supo Buneau Varilla, obedecían a la amistad personal que unía a Mr. Moore con el presidente Roosevelt, en cuya compañía se hallaba cuando el aventurero francés le envió su artículo de *Le Matin*.

Buneau Varilla estaba en la pista de la situación. Sólo le restaba saber a punto cierto cuál era la opinión del presidente sobre el asunto. No le iba a ser difícil esta investigación. Presentado por Mr. Loomis, la entrevista con Mr. Roosevelt la relata Buneau Varilla así: “Conversamos acerca de *Le Matin*. Yo esperaba una oportunidad para traer a la conversación el tema de Panamá. Habiendo Mr. Loomis citado la publicación del famoso *bordereau* en el asunto Dreyfus entre los grandes triunfos de *Le Matin*, salté a la oportunidad. Encontré el puente y lo atravesé. Señor presidente, le dije, el capitán Dreyfus no ha sido la única víctima de una detestable pasión política. Panamá es otra víctima. “Oh, sí, exclamó el presidente, repentinamente interesado, eso es cierto. Usted, señor Buneau Varilla, ha consagrado mucho tiempo y esfuerzos a Panamá. Bien, ¿qué cree usted que va a resultar de la presente situación?” Entonces o nunca. Yo podía por mi respuesta saber con exactitud lo que el presidente tenía en mientes. Permanecí en silencio por un momento, y pronuncié despacio y en tono decidido estas cuatro palabras: Señor presidente, una revolución. Las facciones del presidente manifestaron una profunda sorpresa. “Una revolución!” repetía maquinalmente. Entonces, dirigiéndose a Mr. Loomis, quien permanecía de pie, impassible, le dijo en voz baja, como si hablara consigo mismo: “Una revolución...¿Sería posible? Pero si esto se realizara ¿qué sería del plan que hemos pensado?”

Este plan no era otro que el sugerido por el profesor Moore, según lo reveló el mismo señor Roosevelt en su mensaje de enero 4, 1904: “Era mi intención, decía, consultar al congreso sobre si sería conveniente en tales circunstancias anunciar que el canal debía abrirse inmediatamente; que presentaríamos las condiciones que teníamos ofrecidas, y no otras; y que si esas condiciones no eran aprobadas, celebraríamos un convenio con Panamá directamente, o tomaríamos cualesquiera otras disposiciones que fuesen necesarias a fin de empezar la obra”.

No tuvo necesidad de tomar esta determinación. La entrevista con Buneau Varilla le hacía decidir por otro

plan más de acuerdo con su carácter arbitrario y que ya antes el secretario Hay le había sugerido veladamente: la protección a los separatistas panameños por medio de las fuerzas navales de los Estados Unidos. Mr. Roosevelt aparentemente se hallaba hasta entonces indeciso sobre la escogencia del medio para apoderarse de la zona del canal. Buneau Varilla indudablemente influyó en su ánimo para tomar esta última determinación. La idea del profesor Moore, sometida como proyectaba, a la consideración del congreso, habría ocasionado un debate interminable. Así por lo menos lo pensaba. Era preferible presentar al congreso un hecho cumplido irrevocable dejando a éste el derecho de discutirlo en vano. El mismo señor Roosevelt lo confesó muchos años después, en 1911, en las siguientes palabras pronunciadas en la Universidad de Berkeley: "Estoy interesado en el Canal de Panamá, porque yo le di principio. Si hubiera seguido los métodos tradicionales y conservadores habría sometido al congreso un serio documento de estado de unas doscientas páginas, que aún se estaría discutiendo; pero tomé la zona del canal y dejé que el congreso debatiera, y mientras sigue el debate, la obra avanza también".

Después de referir Buneau Varilla su entrevista con el presidente, dice: "Abandoné la oficina privada del presidente en posesión de todos los datos necesarios para entrar en acción. Al fin había tenido confirmación directa de las inducciones que había sacado por el simple raciocinio: el presidente de los Estados Unidos favorecía firmemente a Panamá. Si una revolución fuera a crear nuevas condiciones favorables para la adquisición de la zona del canal para los Estados Unidos, el presidente Roosevelt se aprovecharía inmediatamente de esa oportunidad. De entonces en adelante estaba tan cierto de este importante punto como si se hubiese firmado un contrato solemne entre los dos. No se había dicho una palabra, ninguna frase había tenido un oculto significado que pudiera constituir un lazo entre nosotros. Su libertad era tan completa como la mía... Me quedaba por despejar la segunda incógnita del problema. ¿Cómo podría efectuarse en Panamá una revolución con buen

éxito sin la cooperación financiera de los Estados Unidos y sin la expresa promesa de su apoyo militar?"

Estas conjeturas, si es que en ellas se basaba, no satisficieron a Buneau Varilla, no obstante la claridad de las promesas. Mr. Roosevelt declaró después que el francés hubiera sido muy tonto si no hubiese sospechado lo que su gobierno haría en el evento de una revolución en Panamá. Sin embargo, la aventura era en extremo peligrosa y así no era prudente basarse en meras conjeturas, no importa cuán fundadas fueran. Cuarenta millones de la concesión francesa y la vida de los conspiradores se hallaban en uno de los platicos de la balanza. Quería él mayor seguridad. De aquí la necesidad de entrevistarse con el secretario Hay. De boca de éste, sin duda respaldado por la palabra del presidente, obtuvo Buneau Varilla una confirmación plena y clara del necesario apoyo naval y militar para llevar a cabo el complot que se fraguaba. Mr. Hay debió de asegurarle que si los panameños, como lo expresa William R. Scott, "se tomaban el insignificante trabajo de enarbolar una bandera, los Estados Unidos se encargarían del resto." Así nos lo dice el mismo Buneau Varilla: "La entrevista con Mr. Hay hubiese disipado mi última duda si hubiese sido posible seguir dudando por más tiempo".

Sólo le restaba entrar en acción. Regresó a New York, en donde se hallaba el doctor Amador esperando el resultado de las gestiones. "Doctor Amador, le dijo, ha llegado el momento oportuno de obrar. Conténtese con mis promesas; ya no hay para qué discutir. Le puedo asegurar que las fuerzas americanas protegerán a la nueva república cuarenta y ocho horas después de proclamada su independencia en todo el Istmo".

Únicamente podía hablar en términos de tan inequívoca seguridad quien estaba respaldado por la palabra oficial. Vanamente pretende hacer creer Buneau Varilla que él previó la actitud de los Estados Unidos basando sus suposiciones o cálculos en los desembarcos anteriores de tropas americanas para la protección del libre tránsito, particular-

mente en el de 1885, de que él fué testigo presencial. No pudo él basarse en un más falso antecedente. En el capítulo VII de esta obra se ha relatado la manera respetuosa de los derechos de Colombia como se efectuó el desembarco en aquel año, y si en este antecedente hubiera Buneau Varilla basado realmente sus suposiciones, habría tenido lógicamente que deducir que las tropas americanas desconocerían a los rebeldes, como en 1885 desconocieron la autoridad del General Aizpuru. Ignoraba o fingía ignorar que para todos los desembarcos de fuerzas americanas en el Istmo se obtuvo siempre el permiso previo de Colombia, menos para el efectuado en 1902, que ocasionó una protesta de Colombia, a quien se le dio la debida satisfacción. El edificio, pues, se desploma por su base. Buneau Varilla, obraba, sin duda, bajo promesas oficiales. Ellas son el eslabón que faltaría en la cadena de los acontecimientos que se desarrollaron con la exactitud matemática con que los predijo.

Con la flota americana bajo sus órdenes, Buneau Varilla llegó naturalmente a la conclusión de que no había necesidad de los seis millones que el doctor Amador solicitaba para la compra de barcos de guerra. Giró a París por cien mil dólares de sus fondos propios para los gastos que pudieran presentarse en el Istmo en los primeros momentos, suma que le entregaría al doctor Amador cuando se proclamase la independencia. Pidió ser nombrado ministro plenipotenciario de la nueva república. Escribió para ésta la Constitución nacional, tomando como modelo la de Cuba, que entonces se acababa de expedir. Inventó la bandera, que fué bordada "por los dedos ágiles y discretos" de su esposa. Redactó la proclama de la independencia y los planes de las operaciones militares (!!). El doctor Amador llegaría a Panamá el 27 de octubre. Buneau Varilla le dio de plazo hasta el 3 de noviembre para proclamar la separación del Istmo. Con la Constitución, la proclama, la bandera, los telegramas en clave y las promesas de Buneau Varilla, el doctor Amador regresó a Panamá llevando en su bagaje, como se ve, toda una república en embrión.

En cuanto salió el doctor Amador de Nueva York, el gobierno americano ordenó tener listos los acorazados en las proximidades del Istmo. "Evidentemente, dice Buneau Varilla, socarronamente, se habían seguido los pasos de Amador, y su partida para el Istmo después de la conferencia que había tenido conmigo, había infundido sospechas de que estallara allá una revolución. El envío del "Dixie" a Guantánamo mostraba la preocupación del gobierno americano. No ocultaba su preocupación en sus comunicaciones a la prensa. ¿Este simple hecho en sí no da un mentís a la absurda y ridícula historia de que la revolución había sido organizada por el gobierno de los Estados Unidos?"

A su regreso a Panamá, el doctor Amador tuvo dificultades en convencer a sus secuaces para que procediesen a la secesión. Creían éstos que su emisario, de acuerdo con las promesas de Mr. Cromwell, traía una convención firmada por el Secretario de Estado referente al apoyo militar de los Estados Unidos. Las promesas verbales de Buneau Varilla no les satisfacían. Deseaban verlas confirmadas por medio de pruebas tangibles. El doctor Amador le urgió entonces para el envío de un acorazado so pena de que fracasara el proyectado intento. Buneau Varilla voló para Washington. Al día siguiente el "Nashville" zarpaba de Jamaica con rumbo a Colón.

En tanto habían llegado a Bogotá noticias de Panamá, no referentes al movimiento separatista, sino que parecían referirse a las postreras convulsiones de la revolución que acababa de pasar. Y estas noticias eran tranquilizadoras. El gobierno americano, por su parte, había declarado al encargado de negocios de Colombia en Washington que su intervención, en caso de desórdenes en el Istmo, se limitaría a preservar la libertad del tránsito interoceánico de acuerdo con las estipulaciones del tratado vigente. A pesar de no haber recibido noticia especial que despertara desconfianzas, el gobierno colombiano envió en el cañorero "Cartagena" y al mando de los generales Juan B. Tovar y Ramón G. Amaya, un batallón de 500 soldados destinados a reforzar la guarnición acantonada en Panamá bajo las órdenes

del General Esteban Huertas, un mestizo del interior de la república. Las fuerzas colombianas llegaron a Colón en la madrugada del 3 de noviembre, con gran sorpresa de los conspiradores, que no las esperaban hasta el día 10. En la tarde del día anterior había arribado al mismo puerto el "Nashville", cuya aparición convenció a los separatistas de la verdad de las promesas hechas al doctor Amador. Ese mismo día, cuando reinaba absoluta paz y tranquilidad, el gobierno de Washington ordenaba al comandante del "Nashville" no permitir el desembarco de tropas en el Istmo; pero el despacho sufrió un día de retardo y así las fuerzas colombianas pudieron desembarcar. La Compañía del ferrocarril, comprometida en el complot, prestó entonces su decisiva cooperación rehusando transportar esas tropas a Panamá, pretextando la necesidad de un permiso del gobernador. Los Generales Tovar y Amaya decidieron irse solos a tomar el comando de las tropas de Panamá, dejando encargado de las de Colón a un coronel Torres.

En las altas esferas oficiales de Washington había ansiedad por el resultado. Era la tarde del 3 de noviembre, día fijado para el estallido de la revolución, y, como lo hubiesen expresado los centinelas del castillo de Elsinor en el drama shakespereano, "ni un ratón se había movido". El señor Loomis, Secretario de Estado ad-interim, no pudo contener su ansiedad y dirigió al cónsul americano en Colón el siguiente cablegrama: "Tenemos informes de que se ha efectuado un levantamiento en el Istmo. Informe sin demora lo que ocurra a este despacho." El cónsul contestó: "El levantamiento no ha ocurrido todavía. Se anuncia que se efectuará esta tarde. La situación es crítica."

En el ambiente de Panamá se notaban presagios de tormenta. Casi todo el mundo estaba en el secreto del complot. El General Huertas se hallaba en connivencia con el doctor Amador. El gobernador Obaldía se hacía el de la vista gorda. La inesperada llegada de las tropas colombianas a Colón y los preparativos para el envío de más fuerzas, obligaban a los separatistas a anticipar el movimiento de rebelión.

La noticia de la llegada del "Nashville" y el anuncio de que ocho acorazados americanos surcaban las aguas de los dos océanos con rumbo al Istmo, llevó el convencimiento a los separatistas de que había llegado el momento oportuno de obrar. El General Huertas salió ese día a la estación del Ferrocarril a recibir a los Generales Tovar y Amaya y rendirles los honores de ordenanza. Era el beso de Judas. Los Generales fueron en la tarde a inspeccionar la tropa que se hallaba bien provista de armas y municiones y, por consiguiente, en capacidad de sofocar cualquier conato de revolución. A las cinco de la tarde, Huertas ordenó abruptamente el arresto de los Generales, quienes se quedaron atónitos cuando se les notificó la orden. Huertas, impávido y severo, se negó a escuchar las palabras que en aquel momento le dirigían sus antiguos jefes en demanda de una explicación. En seguida el traidor ordenó el arresto del gobernador Obaldía, lo que fué una farsa de mutuo acuerdo preparada de antemano. Huertas recibió \$ 25.000 como precio de su traición.

La noticia del arresto de los Generales colombianos se propagó con la rapidez de un voraz incendio. Una hora después la ciudad estalló en motines callejeros. Los conspiradores salieron de sus escondrijos. Se arrió la bandera de Colombia, y un oficial que lucía el uniforme del ejército americano enarboló la de la nueva república, que no era ciertamente la que habían bordado "los dedos ágiles y discretos" de madame Buneau Varilla. Al día siguiente se firmó el acta de la independencia y se constituyó una junta provisional de gobierno. Oradores frenéticos pronunciaban discursos llenos de recriminaciones y de insultos contra Colombia, haciendo resaltar el hecho de que los acorazados americanos venían a proteger ambas costas del Istmo para evitar el desembarco de tropas hostiles. Estos discursos eran interrumpidos con vítores a la República de Panamá, al presidente Roosevelt y a los Estados Unidos. La Junta Provisional envió emisarios a las demás provincias del Istmo para hacer conocer en ellas la inesperada noticia de su independencia.

Uno de los cañoneros colombianos, el "Bogotá", accidentalmente a órdenes del hoy General Jorge Martínez, bombardeó la ciudad de Panamá y, a toda máquina, embistió sobre el "Padilla", que había enarbolado la bandera de los separatistas. Este barco traidor picó entonces la cadena del ancla y se fué a esconder entre los barcos mercantes surtos en la bahía. En tanto, el General Martínez recibió una protesta firmada por todos los cónsules de Panamá y una comunicación del gobierno de Washington pidiéndole abstenerse de repetir sus ataques a la ciudad, los cuales sólo ocasionaron la muerte de un lavadero chino, a quien correspondió el inmerecido y poco deseado honor de ser el único mártir de esta "revolución de ópera bufa", como alguien gráficamente la ha calificado.

Mientras esto ocurría en Panamá, en Colón se desarrollaba otra escena entre las tropas colombianas del coronel Torres y los marinos americanos del "Nashville". Los emisarios de la Junta Provisional, que llevaron la noticia de lo ocurrido la noche anterior en Panamá, propusieron al coronel Torres que reembarcara sus tropas para Colombia. Esta proposición encolerizó al coronel colombiano, quien, disgustado de la actitud del comandante del "Nashville" al prohibirle al ferrocarril que transportara sus tropas para Panamá, lanzó la amenaza de que si dentro de un plazo perentorio no se libertaba a sus dos jefes, bombardearía a Colón y mataría a todos los ciudadanos americanos que allí se hallasen. Las mujeres y los niños se refugiaron en los buques mercantes surtos en la bahía. Los hombres, protegidos por los marinos del "Nashville", se refugiaron en la estación del ferrocarril. Las tropas colombianas rodearon el edificio tan pronto como lo ocuparon los marinos. Durante hora y media estuvieron enfrentados en actitud amenazante. Era tal la tensión que, como dice un testigo presencial, la caída de un sombrero hubiese precipitado un conflicto sangriento. Sin embargo no se disparó un solo tiro. El coronel Torres se entrevistó con el comandante americano, a quien expresó sus sentimientos por lo ocurrido proponiéndole que reembarcara sus marinos con la promesa de que él se reti-

raría a cierto sitio fuera de la ciudad. Se aceptó la propuesta. Al día siguiente se supo que el coronel Torres no se había retirado al sitio convenido pretextando de que era insalubre. Los marinos volvieron a desembarcarse y ocuparon de nuevo la estación protegidos por dos cañones. Las tropas colombianas entraron de nuevo a Colón, pero sin asumir la actitud amenazante del día anterior. Los emisarios de la Junta Provisional conferenciaron de nuevo con el coronel Torres. Le ofrecieron pagarle el pasaje de sus tropas en el "Orinoco", surto en la bahía, pues el crucero "Cartagena", que las trajo, zarpó para Colombia de callada cuando su comandante supo la nueva de la revolución. Finalmente lograron los panameños persuadir al oficial colombiano de acceder a lo que le solicitaban con el argumento de que detrás de los separatistas se hallaba el espantable poderío militar de los Estados Unidos. En el horizonte se divisaba el "Dixie"... Torres aceptó la propuesta. Sus tropas, desarmadas, se alejaron en aquel barco inglés del codiciado territorio en donde ya no flameaba la bandera de Colombia. (*) El coronel Torres no obró en aquellos angustiosos momentos con la divina imprudencia que caracteriza a los héroes. Pudo él haber salvado el honor de la patria ultrajada subrayando con su sangre el inicuo atropello. Su actitud por lo contrario, trae al recuerdo la de los valentones que hacían reír a Cervantes:

*"Caló el chapeo, requirió la espada,
Miró al soslayo, fuése, y no hubo nada..."* (**)

(*) La ironía de los nombres! El batallón del General Huertas llevaba el nombre de "Colombia", y el que quedó a las órdenes del coronel Torres se llamaba "El Tiradores".

(**) El señor Farhan Bishop, en su libro *Panama past and present*, después de hablar de las amenazas que profirió el coronel Torres, dice: "Pero se hallaba surto en aguas de Colón un crucerito americano, el "Nashville", cuyo comandante ordenó el desembarco de 42 marinos. Entonces Torres le manifestó todo su amor por los Estados Unidos, y sus 500 soldados fueron reembarcados para Cartagena después de haber sido sobornados por los panameños a \$ 20.00 cada uno." Parece increíble

Cuarenta y ocho horas más tarde, como lo había prometido Buneau Varilla, los Estados Unidos reconocían, por conducto de su cónsul en Panamá, la independencia del Istmo. Simultáneamente llegaban a Colón cuatro acorazados americanos, a las órdenes del vice-almirante Coghlan, y otros cuatro fondeaban en la bahía de Panamá, a las órdenes del almirante Glass. El gobierno americano notificaba al colombiano que “habiendo el pueblo de Panamá por un movimiento aparentemente unánime (*) disuelto sus lazos políticos con Colombia y reasumido su independencia, adoptando un gobierno propio, en forma republicana, con el cual ha entrado en relaciones el gobierno de los Estados Unidos, el presidente de este país, de acuerdo con los vínculos de amistad que por tan largo tiempo y tan felizmente han existido entre las respectivas naciones, recomienda muy encarecidamente a los gobiernos de Colombia y Panamá el pacífico y equitativo arreglo de todas las cuestiones entre ellos”.

La noticia de la separación de Panamá produjo en Colombia un brote indescriptible de indignación. El gobierno lanzó una proclama llamando a los colombianos a mantener la soberanía e impedir la desmembración del territorio patrio, y todos, sin distinción de colores políticos correspondieron entusiastas y decididos a esa excitación. Se confió al General Rafael Reyes, asesorado por los señores Jorge Holguín, Pedro Nel Ospina y Lucas Caballero, la misión de trasladarse a Washington con el fin de revivir el tratado Hay-Herrán, así como la de dirigir el ejército que se alistaba

que alguien, teniendo enfrente los documentos oficiales de los Estados Unidos, en los cuales se basa nuestra relación, pueda dar una versión tan mendaz de este incidente.

(*) Muchos importantes hombres panameños rehusaron por largo tiempo aceptar la secesión, como José Marcelino Hurtado, antiguo ministro diplomático, Belisario Porras, después presidente dos veces de Panamá, Carlos Vallarino, Alejandro V. Orillac, doctor Pablo Arosemena, Oscar Terán y el senador Juan B. Pérez y Soto. Estos dos últimos no se plegaron como los otros a los hechos cumplidos y renunciaron para siempre a su nacionalidad de panameños.

para debelar el movimiento separatista. El General Reyes, ignorando probablemente el origen verdadero de la rebelión, en cuanto tuvo conocimiento de ella, se dirigió oficiosamente al ministro americano en Bogotá diciéndole que si el gobierno de los Estados Unidos desembarcaba tropas para mantener la soberanía de Colombia en el Istmo, el presidente Marroquín declarararía la ley marcial, y en uso de sus facultades constitucionales en este caso, ratificaría el tratado sin enmiendas por medio de un decreto; o que si el gobierno americano lo prefería, convocaría el congreso a sesiones extraordinarias, con miembros nuevos y amigos para que aprobasen el tratado.

El gobierno colombiano, después de protestar contra el reconocimiento inmediato de Panamá, hecho en desacuerdo con las doctrinas sentadas por los Estados Unidos mismos en la guerra de secesión americana, con la circunstancia agravante de ser tal reconocimiento violatorio del tratado vigente entre los dos países, pidió a este gobierno no oponerse a que Colombia usara de su derecho para someter a los rebeldes, así como abstenerse de reconocerles el carácter de beligerantes "como lo exigió de grandes potencias respecto del movimiento separatista más extendido, más fuerte y mejor organizado en la forma de gobierno civil de que hay ejemplo en la historia." De otra manera, el gobierno colombiano se vería obligado a considerar que la amistad entre los dos países había llegado a un grado tal de perturbación que haría imposible continuar las relaciones diplomáticas. El ministro americano en Bogotá contestó a esta nota que su gobierno no juzgaba deseable permitir que se desembarcaran tropas colombianas en el Istmo "por cuanto ello precipitaría la guerra civil e interrumpiría por tiempo indefinido el libre tránsito que mi gobierno está obligado a proteger." Esta declaración, como lo expresó el presidente Marroquín, hizo la prueba irrefutable de la connivencia, o mejor dicho, de la participación del gobierno americano en la separación del Istmo. Ese gobierno cubría con la bandera de su país aquel acto y lo garantizaba con sus soldados y sus escuadras. La garantía de soberanía de Colombia se

tornaba en garantía de independencia para la República de Panamá.

En tanto, la misión presidida por el General Reyes seguía a su destino. No sabiendo sino de una manera imperfecta la actitud que hubiesen tomado los acorazados americanos, el General Reyes, con sus consejeros, se dirigió a Colón en un barco mercante francés que se había fletado para el transporte de la tropa. Allá le dirigió al vice-almirante Coghlan una nota preguntándole las órdenes que se le hubiesen impartido. La respuesta, recibida inmediatamente, decía que ellas eran las de impedir el desembarco de soldados en la costa del Istmo. Efectivamente, las órdenes impartidas a la armada americana desde el 2 de noviembre, decían así: "Mantengan ustedes libre y sin interrupción el tránsito. Si fuerza armada amenazare interrumpirlo, ocupen ustedes la línea del ferrocarril. Impidan el desembarco de toda fuerza armada con propósitos hostiles, sea ella del gobierno o de los revolucionarios, en cualquier punto dentro de una zona de cincuenta millas de Panamá".

En Panamá se temía la llegada del General Reyes. Se le pidió a Buneau Varilla que hiciera enviar a las costas de Colombia un acorazado que impidiera el viaje de dicho General. Quizá se recordaba que unos veinte años atrás, en una flotilla de barcos inservibles, había recuperado a Panamá de fuerzas revolucionarias. Se creía que su magnetismo personal y el gran prestigio político y militar de que gozaba en el Istmo, influyeran para deshacer la obra de la separación. El General Reyes quizás lo pensó también así. A bordo del barco que lo llevó a Colón se verificó una entrevista que él solicitó con los delegados de la Junta Provisional. Preguntados éstos si existía algún medio honorable al alcance del gobierno de Colombia para evitar la separación definitiva del Istmo, declararon que ella era un hecho irrevocable y que no existía medio alguno que pudiera retrotraer las cosas al estado que tenían antes. Fracasada esta tentativa amistosa, decidió el General Reyes marchar a Washington con el fin de presentar, de acuerdo con el tratado violado, el memorial

de agravios al gobierno americano, convencido de que cualquier acto de hostilidad de Colombia contra éste, ocasionaría nuevas y más penosas complicaciones. (*) Estaba él cierto de que el Estado Mayor americano tenía preparado un plan de campaña que se extendía no sólo a la ocupación de todos los puertos colombianos, sino también al dominio del río Magdalena y a la ocupación de las ciudades de Medellín, Cali y Bogotá.

Colombia se vio maniatada para defender su derecho. No existiendo comunicación terrestre con Panamá, la reconquista del Istmo sólo podía intentarse por medio de fuerzas navales de que, estrictamente hablando, Colombia carecía, pues sus tres anticuados cañoneros habrían tenido que enfrentarse a las poderosas escuadras americanas que, desafiantes, patrullaban las costas de ambos océanos. Se intentó, sin embargo, enviar tropas a Colón por la región del Darién; pero ellas no pudieron vencer los obstáculos que les oponía la naturaleza. Muchos soldados perecieron víctimas de las enfermedades en las regiones pantanosas y mortíferas en donde desembarcaron en cumplimiento de su patriótica misión. "Nos quedaba un recurso, dice el presidente Marroquín, el recurso del débil oprimido y atropellado: nos quedaba el derecho de protesta". Hizo él un llamamiento a la opinión pública de los Estados Unidos. "El pueblo de Colombia, tranquilo en la fuerza de su derecho y seguro de los sentimientos de equidad y justicia del gran pueblo americano, apela a la conciencia nacional de los Estados Unidos, la cual constituye una fuerza más grande que los acorazados y los ejércitos, para salvaguardia de su honor y la integridad de su territorio". Triste recurso, en verdad! Este llamamiento, esta débil voz de protesta y de dolor tuvo escaso eco en la conciencia del pueblo americano, quien, pocos días después,

(*) El señor Suárez se inclina a creer que los Estados Unidos no habrían sacrificado a los colombianos que hubieran abrazado la resolución de poner el pecho a las baterías de sus acorazados, "pero hablar de esto hoy es tan baldío como pensar en la suerte de Adán, si él se hubiera resuelto a tratar la serpiente como se tratan ahora las que atraviesan nuestras veredas."

puso por conducto de su senado, el sello de su aprobación al despojo de que era víctima Colombia.

La prudencia aconsejó que Colombia se abstuviera de defender su derecho por medio de las armas, por cuanto ello implicaba aceptar el reto de una lucha monstruosamente desigual, en la que hubiera padecido mayor humillación. Cincuenta mil cadáveres de colombianos habían quedado tendidos en los campos de batalla de la guerra fratricida, cuya paz se había firmado un año antes a bordo del "Wisconsin". El honor de la patria ultrajada exigía ahora la prudencia. Se pensó que el sacrificio era inútil... No lo pensó así la madre España cuando envió contra el coloso sus naves desvencijadas e inútiles a sepultarse heroicamente en las aguas de Manila y de Santiago. Faltó sangre, aureola de los grandes sacrificios. Colombia olvidó en aquellos solemnes momentos, cuando los ojos del mundo estaban fijos sobre ella, que el sol de la gloria besa también la frente abatida de los vencidos, destella en las espadas rotas e ilumina las lápidas de las tumbas.

XIII

LOS RECLAMOS DE COLOMBIA

En cuanto Buneau Varilla recibió noticia de haberse proclamado la independencia del Istmo, marchó para Washington, y en la mañana del 4 de noviembre visitó al Secretario de Estado. “Vengo, le dijo, no más como amigo, sino, por el momento, como semi-oficial, y mañana oficial delegado de la república que nació ayer en Panamá”. Dos días después recibía el ansiado nombramiento de ministro “con plenos poderes para negociaciones políticas y financieras”. Con las siguientes palabras notificó al Secretario de Estado del cargo de que había sido investido: “Al dar su generosa mano tan espontáneamente a su hija recién nacida, la madre de las naciones americanas está prosiguiendo su noble misión de libertadora y educadora de los pueblos. Al extender sus alas protectoras sobre el territorio de nuestra república, el águila americana lo ha santificado. Lo ha rescatado de la barbarie de las innecesarias y devastadoras guerras civiles para consagrarlo al destino que la Providencia le ha señalado: al servicio de la humanidad y al progreso de la civilización”.

En tanto, la Junta de Gobierno de Panamá, comprendiendo la imprudencia de confiar a un especulador extranjero la delicada y trascendental misión diplomática que se tenía delante, resolvió cambiarle a Buneau Varilla el nombramiento hecho por el de agente confidencial. Se nombró

una comisión de dos delegados panameños, los señores Amador y Boyd, para que se trasladasen a Washington con el fin de celebrar con los Estados Unidos el necesario tratado sobre construcción del canal. Buneau Varilla, atribuyendo este inesperado cambio al "deseo infantil" del doctor Amador de figurar como signatario de aquel pacto, negó categóricamente el rumor de que esa comisión viniera a sustituirlo y, contra expresas órdenes de Panamá, presentó sus credenciales como ministro plenipotenciario. Posesionado de su cargo se dio prisa de ocuparse en el desempeño de sus usurpadas funciones. Ante esta audaz actitud, la Junta de Gobierno de Panamá, temerosa, probablemente, de crear cualquier incidente que pudiera perjudicar en esos delicados momentos la causa de la nueva república, se vio obligada a confirmarle el nombramiento, pero advirtiéndole que antes de contraer cualquier compromiso debería consultar con los delegados que saldrían inmediatamente.

El Secretario de Estado, no obstante tener conocimiento de las circunstancias del caso, inició las negociaciones enviando al nominal ministro de Panamá un proyecto de tratado. Era el mismo tratado Hay-Herrán con ligeras modificaciones. Buneau Varilla se ocupó inmediatamente en estudiar y analizar las cláusulas de ese proyecto de tratado no con el fin de obtener ventajas para sus representados, sino para favorecer a los Estados Unidos de tal manera que el senado no encontrara el más ligero defecto en qué basarse para rehusar su ratificación. De ella dependía ahora el recibo de 40 millones de dólares por la concesión francesa, y en esa suma el astuto diplomático tenía una buena participación. Al día siguiente, por la mañana, según él mismo jactanciosamente nos informa, Buneau Varilla tenía dos proyectos terminados en forma definitiva. Uno de ellos seguía el mismo orden del tratado Hay-Herrán, a fin de que pudiera fácilmente hacerse la comparación entre los dos. "La otra forma, escribe, tiene la ventaja de conferir a los Estados Unidos, en términos amplios y generales, los derechos a que son merecedores".

El mismo día en que Buneau Varilla le presentó al Secretario de Estado los dos proyectos referidos, los delegados panameños le comunicaban su llegada a Nueva York. Estaban, pues, a pocas horas de Washington. Las instrucciones que traían autorizaban a Buneau Varilla para celebrar el tratado con los Estados Unidos, pero discutiendo previamente sus cláusulas con dichos delegados y obrando en todo estrictamente de acuerdo con ellos.

La noticia de esta llegada intranquilizó al ministro de Panamá, quien, imaginando serios peligros para el buen éxito o la rápida conclusión de las negociaciones si los delegados, como él sospechaba, venían a sustituirlo en su cargo, pidió al Secretario de Estado precipitar la firma del tratado. Durante todo ese día estuvo ansioso esperando la cita. Llegó la noche y la cita no se le había hecho. Impaciente y nervioso, decidió solicitar una entrevista con Mr. Hay. La respuesta de éste, recibida esa misma noche, lo citaba para el día siguiente.

A la hora convenida, Buneau Varilla se dirigió a la residencia privada del Secretario Hay. "Aquí estoy, le dijo, a las órdenes de S. E. para firmar cualquiera de los dos proyectos, el que, a juicio de S. E. se adapte mejor a la realización de la magna obra. "El que parece mejor adaptarse a este fin, replicó Mr. Hay, no sólo en mi concepto sino en el de los senadores que tendrán que defenderlo en el senado, es el que S. E. ha preparado". Y sin más ceremonias suscribió complacido el mencionado pacto. ¿Cuáles fueron sus estipulaciones? Por la cláusula primera, los Estados Unidos se comprometieron a mantener la independencia de la nueva república, cláusula que, como se ha observado, era una declaración ante el mundo de que Panamá no podía subsistir independiente sin el apoyo militar del gobierno americano. Panamá hizo a los Estados Unidos concesiones que equivalen a la enajenación de la zona del canal, otorgándoles, además, ciertos otros derechos que hacen ilusoria su soberanía sobre el resto del territorio. Panamá cedió a los Estados Unidos todos los derechos que, como consecuencia del traspaso de soberanía, tuviera o pudiera adqui-

rir sobre la Compañía francesa del Canal y sobre el ferrocarril. Como precio o compensación de todos estos derechos, franquicias y privilegios, los Estados Unidos pagaron a Panamá los diez millones de dólares y la renta anual de \$250.000 convenida en el tratado Hay-Herrán.

Llevando en uno de sus bolsillos la pluma con que suscribió este pacto, — obsequio del secretario Hay en señal de recuerdo, — Buneau Varilla salió de la residencia de éste en dirección a la estación del ferrocarril a recibir a los delegados. “A su salida del tren, dice, yo saludé a los viajeros con la buena nueva: “La república de Panamá está de ahora en adelante bajo la protección de los Estados Unidos. Acabo de firmar el tratado sobre el Canal”. Amador quedó completamente abrumado. Casi se desmaya en la plataforma de la estación y tuve que sostenerlo entre mis brazos. Su consternación, lo mismo que la del señor Boyd, cuando supieron el feliz suceso que debió haberles llenado el corazón de alegría, era una clara muestra de la naturaleza de los sentimientos que traían”.

El señor Boyd pretendía iniciar nuevas negociaciones sobre ciertos puntos. Uno de ellos era si las tierras públicas de la isla de Manzanillo, en donde se halla la ciudad de Colón, continuarían perteneciendo a la empresa del ferrocarril. “No se ilusione, señor Boyd, le dijo Buneau Varilla. Las negociaciones están cerradas, y corresponde ahora exclusivamente al senado de los Estados Unidos y al gobierno de Panamá aceptar o rechazar el tratado. Además, el punto a que usted se refiere es de secundaria importancia y no pertenece a tratado alguno”. En cuanto el doctor Amador oyó leer las cláusulas convenidas exclamó como un consuelo en su tribulación: “Siquiera se acabará ahora la fiebre amarilla en Panamá”. La Junta de Gobierno le exigió a Buneau Varilla explicaciones por haber firmado el tratado sin consultar antes con los delegados; pero éstos, resignados a su desengaño, se encargaron de dar esas innecesarias explicaciones.

En tanto se aproximaba la misión colombiana presidida por el General Reyes. Para paralizar su acción era conve-

niente, según Buneau Varilla, tener a su llegada, no sólo firmado el tratado, sino ratificado por Panamá. Se pretendió que los delegados panameños lo ratificasen; pero ambos alegaron no tener autoridad para ello. Se les sugirió entonces que solicitaran poderes especiales para esa ratificación, cosa que también rehusaron no sin producir visible disgusto en el rostro del secretario Hay. Hacerles esta exigencia era añadir a la burla el sarcasmo. En vista de su irrevocable negativa se envió el tratado a Panamá, donde prácticamente fué ratificado antes que tal documento llegara a poder de la Junta de Gobierno.

Cuando la misión colombiana llegó a Washington, la mayor parte de las potencias de Europa habían reconocido ya la independencia de la nueva república. Desde su primera entrevista con el secretario Hay, el General Reyes adquirió el convencimiento de que todo cuanto el gobierno americano había hecho en relación con Panamá tenía el carácter de definitivo e irrevocable. Teniendo en cuenta la difícil situación en que se encontraba el General Reyes, el Secretario de Estado convino gustoso en que se abstuviera de la práctica establecida de dirigir al presidente el discurso de frases de protocolaria amistad que se estila en los actos de recepción.

El General Reyes inició sus labores diplomáticas preguntando al Secretario de Estado cuál sería la actitud que asumirían los Estados Unidos en el caso de que tropas colombianas invadieran el territorio del Istmo o pretendieran desembarcar allí en defensa de la integridad territorial, respetando la zona del ferrocarril y los puntos terminales. El Secretario de Estado contestó que habiéndose celebrado un tratado en que se estipulaba que los Estados Unidos mantendrían la independencia de Panamá, su gobierno se sentía obligado a cumplir este compromiso, a pesar de no haberse ratificado todavía dicho pacto. En vista de esto, agregaba, "el gobierno de los Estados Unidos miraría con la más grave inquietud cualquiera invasión del territorio de Panamá por fuerzas colombianas, por cuanto en toda la extensión del Istmo se produciría inevitablemente el derra-

mamiento de sangre y el desorden, y por la razón, más poderosa aún, de que, en concepto del presidente, ha llegado el tiempo de que en beneficio del comercio y de la civilización universales, se cierre en Panamá el capítulo de las sangrientas y ruinosas guerras civiles”.

El presidente Roosevelt, en su mensaje de principios de diciembre, dirigido al congreso que se acababa de reunir, había establecido los siguientes hechos en relación con la separación de Panamá: que los Estados Unidos habían cumplido fielmente las obligaciones del tratado de 1846; que cuando por primera vez se le presentó a Colombia la oportunidad de compensar los servicios prestados durante la vigencia de dicho pacto, el gobierno colombiano rehusó perentoria y ofensivamente hacer lo que le cumplía; que en toda esa época ha ocurrido una serie no interrumpida de disturbios de toda especie que el gobierno central no podía subyugar; que tales disturbios en vez de dar muestras de abatimiento, tendían cada día a hacerse más serios y numerosos, y que la autoridad de Colombia sobre Panamá no podía mantenerse sin la intervención armada y el auxilio de los Estados Unidos.

El General Reyes, asesorado por Mr. Wayne Mac Veagh, eminente abogado americano, presentó al Secretario de Estado la Exposición de Agravios. En ese documento, de irrefutable argumentación jurídica y escrito con lenguaje sereno y firme, el General Reyes demostró que el gobierno colombiano no había irrogado ofensa o agravio alguno al de los Estados Unidos al negar el tratado Hay-Herrán, así como también que esa improbación no implicaba intención de Colombia de negarse a contratar con los Estados Unidos la construcción del canal. Puso de manifiesto la violación del tratado de 1846 por parte de los Estados Unidos basándose en la conducta de éstos en todo lo relativo a la separación de Panamá. Hizo presente, al efecto, que, constituido ese gobierno, conforme a dicho tratado, en garante de la propiedad y soberanía de Colombia en el Istmo, primero alentó a los autores de la separación, y después impidió a Colombia, con todo el poder de sus escuadras, someter a los

rebeldes. Igualmente criticó el rápido reconocimiento de Panamá en desacuerdo con las prácticas internacionales y contra opiniones claras y vigorosamente sostenidas por los Estados Unidos mismos durante la guerra de secesión de los Estados del Sur. "Panamá, agregaba la exposición, se ha emancipado porque el gobierno de los Estados Unidos lo ha querido; porque abusando de su fuerza incontrastable, ha impedido el desembarco de las tropas de Colombia destinadas a restablecer el orden; porque ese mismo gobierno, desde antes que se supiera en Bogotá el movimiento separatista, tenía sus poderosos barcos de guerra en la boca de nuestros puertos, impidiendo la salida de nuestros batallones; porque sin recordar los antecedentes establecidos por sus hombres de estado que han tratado este asunto, no ha respetado nuestros derechos en aquel pedazo de tierra que Colombia considera como legado divino para el uso inocente de la familia americana, y en fin, porque el gobierno de los Estados Unidos, invocando y poniendo en práctica el derecho del más fuerte, nos ha quitado por conquista incruenta, pero siempre por conquista, la parte más importante del territorio nacional, olvidándose, al proceder así, de Dios y del veredicto justiciero de la historia". Finalmente, fundándose en una estipulación del tratado violado que prohíbe actos de represalias "mientras que la parte que se considere ofendida no haya presentado a la otra una exposición de dichos perjuicios e injurias, apoyada con pruebas competentes, exigiendo justicia y satisfacción", el General Reyes concluyó proponiendo que se sometieran al Tribunal de Arbitramento de la Haya las reclamaciones que en esa exposición hacía en nombre de Colombia.

El Secretario de Estado en su contestación apeló a la cómoda y fácil teoría, —muy del sabor del pueblo americano,— de los hechos cumplidos. "La república de Panamá, dijo, ha venido a ser un miembro de la familia de naciones; su independencia ha sido reconocida por los gobiernos de los Estados Unidos, Francia, China, Austria-Hungría, Alemania, Suecia y Noruega, Bélgica, Nicaragua, Perú, Cuba, Gran Bretaña, Italia, Japón, Costa Rica y Suiza. Estos

solemnes actos de reconocimiento llevan consigo obligaciones internacionales que tanto en paz como en guerra se determinan por el Derecho de Gentes y no pueden ser desatendidas". Negó que por parte de su gobierno hubiera habido inteligencia alguna o complicidad con los autores de la revolución en Panamá. "Por razón de la acción del gobierno de Bogotá al repudiar la convención Hay-Herrán y de las miras e intereses expuestos en relación con esa repudiación, este gobierno, cuando se efectuó la revolución en Panamá, tuvo que afrontar esta alternativa: o abandonaba el principal beneficio que esperaba y tenía derecho a derivar del tratado de 1846, u ocurría a medidas cuya necesidad no podía menos de contemplar con pesar". Y luego agregaba: "Por la declaración de la independencia de la república de Panamá se creó una nueva situación; de un lado el gobierno de Colombia invocando en nombre del tratado de 1846 el auxilio de este gobierno en sus esfuerzos para reprimir la revolución; del otro lado estaba la república de Panamá, que había surgido a la vida a fin de que el gran designio de ese tratado no se frustrase para siempre, sino que fuese realizado. El Istmo estaba amenazado de desolación por la guerra civil y no solamente estaban en juego los derechos e intereses de los Estados Unidos, sino que también estaban comprometidos los intereses de todo el mundo civilizado. La república de Panamá defendía estos intereses; el gobierno de Colombia se oponía a ellos. Obligado a elegir entre los dos términos de esta alternativa, el gobierno de los Estados Unidos, de todo punto irresponsable de la situación que se presentaba, no vaciló. Reconoció la independencia de la república de Panamá, y sobre su decisión y proceder en esta emergencia, las potencias del mundo han puesto el sello de su aprobación". El secretario, considerando sin fundamento válido las quejas de Colombia y afirmando que la responsabilidad recaía exclusivamente sobre ella, concluyó rechazando el arbitraje porque conceptuaba de carácter político las cuestiones sometidas en dicha exposición. Luego dizque agregó de palabra que mal podía su nación ir a poner el rostro para que otras se lo abofeteasen.

Mientras tanto, el tratado con Panamá se discutía en el senado americano. El senador Hoar, prestigioso miembro del partido republicano, inició el debate parlamentario presentando una sugestiva proposición, por la cual se pedía al presidente que comunicara al senado todos los hechos de su conocimiento encaminados a demostrar si, cuando Panamá ratificó el tratado, había establecido definitivamente su independencia; si había dado poderes suficientes a sus comisionados que firmaron el mismo tratado en los términos en que aparece; si las personas que lo negociaron tenían interés personal o privado en la construcción del canal; si los Estados Unidos impidieron a Colombia defender su dominio y evitar la secesión de Panamá; cuáles fueron las instrucciones que se dieron a las autoridades militares a este respecto o si ellas ejercieron alguna acción sin autorización expresa. Esta fué la primera escaramuza del reñido combate parlamentario que se desarrolló después, encabezando las fuerzas opositoras a favor de Colombia el enérgico senador Morgan. El senador Bacon presentó más tarde otras proposiciones aconsejando al presidente celebrar un tratado con Colombia sobre arreglo satisfactorio de las diferencias entre los dos países, dándole a ésta completa satisfacción por la pérdida de sus derechos de soberanía y propiedad sobre el Istmo de Panamá. Se pedía que en caso de que no fuera posible esta negociación, se sometieran las cuestiones pendientes al Tribunal de Arbitramento de la Haya o a algún otro tribunal competente. Otra proposición, presentada por el senador Morgan, declaraba que la intervención del presidente en los asuntos de Panamá era violatoria de la neutralidad y contraria a la ley de las naciones. Varios elocuentes discursos, llenos de verdad y justicia, se pronunciaron en el senado americano en defensa de Colombia y de ellos daremos, aunque brevemente, noticia en el capítulo siguiente, junto con los pronunciados en favor de la política del presidente Roosevelt.

Los delegados colombianos concibieron esperanzas de que el senado rehusase ratificar el tratado con Panamá o de que el gobierno, para librarse de los ataques de la

oposición, se decidiera a aceptar cualquier arreglo satisfactorio para Colombia. En un tiempo se creyó que el tratado no obtendría las dos terceras partes de los votos requeridos para su ratificación. Importantes diarios, encabezados por el *World* de Nueva York, iniciaban una violenta campaña contra el presidente Roosevelt, cuya candidatura presidencial deseaban ver derrotada en el debate político de entonces. Este aparente estado de cosas, en vez de moderar, acrecentaba el enojo de los partidarios de Mr. Roosevelt, quienes buscaban la oportunidad de algún incidente que pudiera tener las apariencias de una ofensa para declarar la guerra a Colombia, cambiando así el aspecto del asunto. Algunos diarios la preconizaban abiertamente, y durante todo este tiempo de incertidumbre, las poderosas flotas americanas se hallaban listas para zarpar hacia las indefensas costas colombianas. "Dios no permita, exclamaba indignado el senador Pettus, que el congreso y el pueblo americano aprueben guerra semejante."

Los delegados colombianos expresaban a su gobierno todo lo que habían sufrido por tener que soportar en silencio las agresiones de que era víctima el país. Pero nada fué comparable al sentimiento de profunda ira que se apoderó de ellos con motivo de un discurso que el señor Francis B. Loomis, en su carácter de subsecretario de Estado, pronunció en aquellos días en un club de Nueva York. Antes de copiar las frases de insólita agresividad de este mal humorado funcionario americano, conviene explicar los hechos a que ellas se refieren. Negado el tratado Hay-Herrán, los miembros de la comisión del senado encargados de estudiar "la manera de satisfacer el anhelo del pueblo colombiano tocante a la excavación del Canal de Panamá", presentaron un proyecto de ley por la cual se aprobaba en todas sus partes el contrato de prórroga concedida a la Compañía francesa por decreto legislativo. No obstante, en el informe con que sometieron este proyecto a la consideración del senado, aludieron a la posibilidad de que el próximo congreso entrase a decidir la validez de dicha prórroga. En caso de que ella fuera nula, Colombia entraría para

aquella época en posesión gratuita de todas las propiedades y derechos de la Compañía Francesa. "Llegada tal circunstancia, decía el informe, la república, sin traba alguna, podrá contratar y estará en posición más clara, más ventajosa, legal y materialmente". Estas palabras, en desacuerdo con el proyecto de ley que se sometía al senado, no debieron jamás escribirse, ya que un elemental sentimiento de honradez obligaba a Colombia a ratificar esa prórroga, a pesar de su notoria ilegalidad; pero no habiendo tomado el senado ninguna decisión sobre el asunto, esas palabras sólo pueden considerarse como la opinión particular de los tres senadores proponentes. El informe de éstos sirvió de pretexto a Mr. Loomis para la siguiente diatriba contra Colombia en el aludido discurso que pronunció en Nueva York: "Puedo afirmar, sin temor de ser contradicho por ninguna persona bien informada, que el gobierno de Francia no hubiera permanecido sereno ni presenciado tranquilo el pillaje de miles de sus nacionales llevado a cabo por medio de un acto que los políticos de Bogotá concibieron para saquear a la Compañía Francesa de \$ 40.000.000... Habría habido con toda probabilidad un conflicto armado entre Colombia y Francia, o Francia, a lo menos, se habría visto obligada a ocupar el Istmo por un largo período. Esto hubiera irritado agudamente la sensibilidad del pueblo americano con respecto de la doctrina de Monroe, y nosotros nos hubiéramos encontrado considerando a Francia con importuna aprehensión. Los barcos de guerra de Francia habrían sido seguidos por los de Inglaterra y Holanda, y Panamá, como los Estados Balkánicos, habría podido suministrar la chispa que incendiara a medio mundo". El presidente Roosevelt se hizo eco de las palabras de Mr. Loomis: "Que el intento, dijo, de poner en efecto ese plan hubiera acarreado a Colombia un conflicto con el gobierno francés, es cosa que no da lugar a duda, y los Estados Unidos no habrían podido salir ilesos de las consecuencias de ese intento". Estas alarmas, de todo punto infundadas, sólo tendían a justificar con un motivo más la conducta reprobable de los Estados Unidos en Panamá. Por conducto de su ministro en Bogotá, Mr. Roosevelt sabía que el congreso

colombiano ratificaría la prórroga, y aún en el evento contrario, Francia estaba moralmente impedida para asumir la supuesta actitud agresiva por cuanto ella empeñó solemnemente su palabra al mismo gobierno americano de no intervenir directa ni indirectamente en ninguno de los asuntos relacionados con la Compañía francesa del Canal.

El General Reyes formuló una violenta protesta contra el discurso de Mr. Loomis, alegando que lo había pronunciado en su carácter oficial. Sin embargo, Mr. Mac Veagh, el abogado de Colombia, aconsejó que no se hiciera tal protesta o que se hiciera en términos muy discretos y moderados, insistiendo en la necesidad de que el General se mantuviera sereno, eludiendo los golpes que pudieran producir un prematuro rompimiento de relaciones. El señor García Merou, ministro de la Argentina en Washington, indignado con algunos de los conceptos emitidos por Mr. Loomis que, en su opinión, encerraban una visible amenaza, no solamente para Colombia, sino también para todas las repúblicas del continente, propuso a los diplomáticos hispanoamericanos que se elevara al Secretario de Estado una enérgica protesta contra semejantes conceptos. Sin embargo, la mayoría de estos diplomáticos no aceptaron la proposición del señor García Merou alegando que para ello necesitaban autorización expresa de sus gobiernos. Convinieron en comisionar al embajador de México para que, cuando la ocasión se le presentara, pusiera en conocimiento del Secretario de Estado la impresión desagradable y penosa que en el ánimo de ellos había causado el discurso referido.

Durante todo el mes de diciembre y parte del de enero el General Reyes mantuvo una discusión epistolar con el Secretario de Estado sin haber obtenido otra satisfacción que el ofrecimiento del gobierno americano de prestar sus oficios para arreglos equitativos y pacíficos entre Colombia y Panamá. Fueron inútiles los esfuerzos para llegar a un arreglo justo y honroso con el gobierno americano. Convencido del fracaso de su misión, el General Reyes se retiró de Washington protestando solemnemente contra la denegación de justicia de que era víctima su patria.

En el mensaje especial que el presidente Roosevelt envió al congreso el 4 de enero, relató detalladamente los acontecimientos relacionados con la separación de Panamá y trató de defender la actitud asumida por su gobierno en este asunto. Según Mr. Roosevelt, “el gobierno de los Estados Unidos propuso un tratado que no solamente era justo sino generoso para Colombia; tratado que nuestro pueblo miraba como desacertado, por lo menos en cuanto su exagerada generosidad; que fué saludado con júbilo por el pueblo de la inmediata localidad al través de la cual debía construirse el canal, y que las autoridades colombianas reconocen hoy ser tan bueno, que quieren prometer su ratificación incondicional con tal que nosotros abandonemos a quienes se han mostrado nuestros amigos, y restituyamos a los que nos han hecho oposición el poder de desbaratar lo que hicieron”.

Después de transcribir noticias e informes encaminados a demostrar cómo espontáneamente se preparaba en el Istmo el movimiento revolucionario, así como los partes oficiales del comandante del “Nashville” en relación con la actitud asumida por sus fuerzas navales el 3 y 4 de noviembre, se refirió el presidente Roosevelt a las insinuaciones que se habían formulado sobre complicidad de su gobierno en aquel movimiento revolucionario y categóricamente declaró que “ninguna persona de este gobierno contribuyó en modo alguno a concertar, incitar ni fomentar la última revolución en el Istmo de Panamá”.

Finalmente, el presidente Roosevelt justificó el rápido reconocimiento de la nueva república fundándose en tres razones, a saber: en primer lugar dizque en los derechos que les daba a los Estados Unidos el tratado de 1846, según la interpretación del profesor Bassett Moore de que hemos hablado en el capítulo anterior. Según Mr. Roosevelt, el objeto principal de dicho tratado fué asegurar la construcción del canal interoceánico. “Al concederse a los Estados Unidos el derecho de tránsito libre y expedito por todo medio de comunicación que se construyese, se hizo innecesario, si no superfluo, el estipular en palabras que no se negaría el

permiso para la construcción de esos modos de comunicación". El rechazo del tratado Hay-Herrán fué, por consiguiente, en concepto de Mr. Roosevelt, una repudiación de esas obligaciones. El señor Luis Carlos Rico, ministro de relaciones exteriores de Colombia en ese tiempo, en la brillante refutación que hizo a los conceptos emitidos por Mr. Roosevelt en sus mensajes, hablando de esta interpretación dice que "adiciona de tal manera el tratado, que Colombia no puede menos de declarar que no contrajo los compromisos que a este respecto considera el gobierno norteamericano que era superfluo expresar, y que tal interpretación, por ser de todo punto injustificada, inicia un sistema de deducción de compromisos implícitos que no se compadece con las prácticas internacionales, ni con las reglas universalmente aceptadas para hacer de los tratados públicos la fuente y base principal de la ley de las naciones". Y el profesor Howard C. Hill observa acertadamente que "si el objeto principal del tratado de 1846 fué asegurar la construcción del canal, aserción que las circunstancias de la negociación no atestiguan, el principal objeto de Colombia, en cambio, fué proveer a la continuación de su soberanía sobre el Istmo de Panamá".

En segundo lugar, el reconocimiento de Panamá quedó justificado, según Mr. Roosevelt, "por las supremas consideraciones de nuestros intereses y de nuestra seguridad". Comentando este punto, decía el señor Rico: "La política que tienda a establecer la práctica de que las potencias fuertes pueden modificar las fronteras de las naciones por razones de conveniencia o de alegadas necesidades de expansión territorial se funda en el concepto de que la conveniencia y la expansión están por encima de la justicia". Luégo añade: "Una obra que requiere dos años para comenazarla, doce para construirla, diez si se le presentan dificultades y diez más si se determina hacerla a nivel del mar, total 36 años, no es de necesidad tan urgente que no admita la demora de algunos meses mientras se hace una nueva negociación con el verdadero soberano del suelo en donde se ha de construir".

En tercer lugar, afirmó Mr. Roosevelt que aquel acto de su gobierno quedó justificado por los intereses colectivos de la civilización. “Si jamás un gobierno,—argüía,— pudo decir que había recibido mandato de la civilización para realizar un propósito cuyo cumplimiento se exigía en interés del género humano, los Estados Unidos ejercen ese mandato respecto del canal interoceánico”. “La civilización, impugnaba el doctor Rico, representa el progreso intelectual, el moral y el material. De los dos primeros han surgido los principios que rigen la conducta de las naciones, sin los cuales la humanidad viviría en guerras perpetuas. Si por los intereses materiales se posponen o se olvidan aquellos principios o no se observan los pactos públicos, se socavan las bases fundamentales de la civilización”.

Cuando la misión presidida por el General Reyes abandonó los Estados Unidos, se habían ya perdido las esperanzas de que el senado rechazara el tratado con Panamá o de que, al menos, se aprobara alguna de las proposiciones favorables a Colombia que se hallaban en discusión. Mr. Roosevelt, con su carácter arbitrario, había declarado que el rechazo de ese pacto no desharía el hecho ni restauraría Panamá a Colombia. Se les presentaba, pues, a los senadores un hecho cumplido con carácter de irrevocable. Por otra parte, como lo observaba el General Reyes, “la presa cogida ha sido demasiado codiciada, tiene demasiada importancia y halaga de manera extraordinaria el orgullo nacional, para que se resuelvan a soltarla”. No era, por consiguiente, presumible que por sentimientos de justicia hacia un país débil, lejano y desconocido, fuesen los senadores americanos a privar a su patria de las excepcionales ventajas que brindaba ese tratado, las cuales encareció el senador Money en las siguientes palabras de cómica franqueza: “De manera que este tratado se nos presenta celebrado con un gobierno *de facto*; quizás el pueblo de allá no ha tenido en él voz ninguna; quizás, el pueblo, si se le pidiera su voto, sería enteramente hostil a esta negociación. Pero se nos presenta más liberal en sus concesiones y dándonos más de lo que alguien en esta cámara pudiera soñar. Hemos aprobado muchas

veces tratados sobre canal con Costa Rica, Nicaragua y otros países; pero nunca hemos tenido una concesión tan extraordinaria en su carácter como ésta. Efectivamente, parece como si nosotros mismos hubiéramos escrito este tratado, y debiera pensar que nosotros lo escribimos si no fuera por el hecho de que la administración, habiendo tenido antes carta blanca, ha escrito tan malos que no puedo creer que escribiera uno tan bueno para nosotros”.

El tratado fué ratificado el 23 de febrero con 66 votos contra 14, recibiendo así la conducta de Mr. Roosevelt en Panamá la sanción de la más alta corporación de su país. El pueblo americano le dio después su voto de aplauso al reelegirlo presidente de los Estados Unidos.

Al ratificarse este tratado, Buneau Varilla concluía su actuación de diplomático de opereta y regresaba a París a recibir la condecoración con que lo recompensó el gobierno de su patria por su participación en los asuntos de Panamá. Habiendo sido, en concepto del senador Carmack, fundado en documentos oficiales franceses, “el peor de los que componían esa pandilla de estafadores que llenaron de vergüenza y de dolor al Gran Francés”, cedió los sueldos que hubiese devengado como ministro de Panamá para iniciar una subscripción popular dedicada a erigirle a Lesseps un monumento a la entrada del canal. Como el don Juan de la leyenda española, este fatídico personaje proveía también monumentos para honrar la memoria de sus víctimas.

Colombia, con pueril candidez, había apelado a la justicia de Francia. Asesorado por M. Raymond Poincaré, don Jorge Holguín, desde principios de enero, entabló una demanda en París contra la Compañía francesa del Canal para evitar que ésta traspasara sus derechos y privilegios al gobierno americano, como lo prohibía una de las cláusulas del contrato de concesión. Y se puede calificar de cándido este recurso de Colombia por cuanto el gobierno francés, en su afán de asegurar para sus nacionales los millones de la oferta americana, se había apresurado a reconocer la independencia de Panamá. Era ingenuo pensar que un tribunal

francés pudiera fallar en favor de las pretensiones de Colombia cuando este fallo envolvía una delicada cuestión de orden político internacional e iba en contra de los intereses de Francia. Evidentemente un fallo de esa clase hubiera sido recibido como un insulto por el gobierno americano. En vista de estas circunstancias no es, pues, de extrañar que el Tribunal del Sena rechazara la demanda de Colombia, alegando que ella, al intentar tal recurso ante un tribunal francés, confesaba implícitamente que había perdido su soberanía sobre los territorios de la concesión y que la Compañía no había hecho sino someterse a otro soberano bajo la presión de la autoridad de hecho ejercida sobre esos territorios. Simultáneamente Colombia entabló otra demanda para reclamar las 10.000 acciones privilegiadas que, como compensación a una de las varias prórrogas, se le habían adjudicado. Panamá, como soberana del Istmo, pidió para sí esas acciones; pero más tarde desistió de todo derecho o título que sobre ellas pudiera tener. Después de un enojoso litigio que duró varios años, Colombia, renunciando a entablar apelación de la otra sentencia, ganó esta reclamación que con frase familiar bien pudiera llamarse la del "sombbrero del ahogado".

XIV

AMIGOS Y DETRACTORES DE COLOMBIA

“Así como la ingratitud es muchas veces premio de los grandes servicios, así las enormes injusticias trastornan el juicio de sus autores, quienes, por hipocresía consigo mismos, convierten a sus víctimas en merecedoras de las crueldades de ellos y de su iniquidad. Tal fué lo que sucedió al gobierno de los Estados Unidos que nos arrebató a Panamá, ya que desde el siguiente día inició una persecución en que no rebajaba al pueblo colombiano de bandido execrable, haciendo recordar la práctica del desalmado que descargando golpes sobre la cansada acémila, la baldona con improperios”.

Con estas apropiadas palabras explica el señor Suárez la razón de la campaña de injurias y diatribas que Mr. Roosevelt, sin asomo de justicia o caballerosidad, emprendió vigorosamente contra el gobierno y el pueblo colombianos. El odio a éstos le agitaba su mente con caracteres de obsesión. No desperdiciaba oportunidad para denigrarlos con las palabras más viles de su lenguaje rudo y expresivo. Así, en carta al poeta inglés Rudyard Kipling, Mr. Roosevelt condena a esos “individuos contemporizadores de mentes serias y limitada imaginación que creen que una corrupta comunidad simiesca (como Colombia) tenía derecho al mismo tratamiento que yo daría, por ejemplo, a Dinamarca o Suiza”. En carta a W. R. Thayer (1915), escribe: “Hablar

de Colombia como una potencia responsable con la que se debe tratar como trataríamos con Holanda, Bélgica, Suiza o Dinamarca, es un puro absurdo. La analogía es con un grupo de bandidos sicilianos o calabreses; con Villa o Carranza en estos momentos. Usted no podría llegar a un acuerdo con los gobernantes colombianos como no podría clavar jalea de grosellas a una pared, y la imposibilidad de clavar jalea de grosellas a una pared no se debe al clavo, sino a la jalea". Para refutar la anterior agresión, enteramente gratuita ya que a Colombia no se le puede reprochar ningún acto violatorio de su buena fe internacional, bastaría citar la opinión de dos eminentísimos personajes americanos, enteramente opuesta a la de Mr. Roosevelt. En los comienzos de su vida independiente, Colombia recibió de Henry Clay el siguiente justiciero elogio: "Ningún gobierno sobrepasa a Colombia en la discreción y buena fe en sus relaciones internacionales". Muchos años después, Lincoln confirmó este concepto en las siguientes palabras: "Se cometería una injusticia contra un importante país suramericano si no se reconociese la rectitud, franqueza y cordialidad con que los Estados Unidos de Colombia han mantenido íntimas relaciones con este gobierno".

Ampliando la observación psicológica expresada por el señor Suárez, se podría agregar que los autores de enormes injusticias, para acallar la voz de su conciencia, tratan de convencerse o de convencer a los demás de que los actos que se les reprochan son, por el contrario, la expresión de la más alta justicia y honradez. El senador Lodge declaraba en cierta ocasión que Mr. Roosevelt era muy sensible a todo lo que se refería a su modo de obrar con Colombia, y que se ofendía vivamente por cualquiera alusión acerca de que no hubiese obrado del modo más honrado y recto en lo relativo a la revolución de Panamá. El mismo Mr. Roosevelt lo expresó así en varias ocasiones. En un violento artículo intitolado *The Panama Blackmail Treaty*, en el que combatía el tratado de reparación a Colombia celebrado en Bogotá en 1914, Mr. Roosevelt escribía: "Debe ser motivo de orgullo para todo americano orgulloso del buen nombre de su

país, que la adquisición del canal y la construcción del mismo, estuvo, en todos sus detalles, tan libre de escándalos como los actos públicos de Jorge Washington y Abraham Lincoln". Y como si esta propia alabanza no hubiera sido suficientemente audaz, Mr. Roosevelt hizo, en otra parte de ese artículo, la siguiente afirmación en que él mismo no podía sinceramente creer: "Los Estados Unidos tienen en su historia muchos capítulos honrosos, pero ninguno más honroso que aquel en que se cuenta cómo obtuvimos el derecho de excavar el Canal de Panamá". Estas audaces afirmaciones parecen confirmar el concepto que sobre Mr. Roosevelt expresó Mark Twain: "Durante veinticinco años, escribía el célebre humorista americano, cada vez que he encontrado a Roosevelt he sentido por él inmensa simpatía con sólo darle la mano; pero cuando pienso en él como político y estadista, lo hallo amoral e indigno de respeto". (*) En opinión de Mr. Roosevelt, él no hizo otra cosa en relación con la separación de Panamá sino cumplir estrictamente con su deber. Así lo dice: "Cumplimos con el deber para el mundo; con el deber para el pueblo de Panamá y con el deber para nosotros mismos. No hicimos daño a nadie, salvo el daño que hace un policía a un bandido que le impide la oportunidad para cometer una estafa". Vituperaba Mr. Roosevelt a Colombia por sus frecuentes revoluciones y pretendía hacerla aparecer como miope por no haberse aprovechado del ventajoso tratado que él le ofreció: "En fin, —dice,— Colombia se ha mostrado completamente incompetente para desempeñar los deberes gubernamentales ordinarios de un país civilizado, y sin embargo, rehusó permitir la construcción del canal en condiciones que le hubieran perpetuado su dominio en el Istmo y que al mismo tiempo habrían puesto punto final a lo que legítimamente se puede llamar gobierno de sucesión de bandidos".

(*) Este enérgico concepto aparece en una carta que Bigelow Payne transcribe en la introducción que escribió para la autobiografía de Mark Twain.

Estas son muestras de la insólita agresividad con que Mr. Roosevelt trató a su indefensa víctima. Estos inauditos dicerios contra una nación por mil títulos respetable, nacían, por otra parte, de la ignorancia que con respecto a los países hispanoamericanos ha prevalecido aún entre las llamadas gentes ilustradas de los Estados Unidos. Si Mr. Roosevelt hubiese tenido un mejor conocimiento de Colombia, de su historia, de su literatura, de sus actividades intelectuales y de su vida social, nunca él hubiera usado contra ella el lenguaje tan insultante que aparece en los párrafos arriba copiados. El, que luchó con denuedo por la libertad de Cuba, cómo hubiera aplaudido, al tener de ello conocimiento, a aquel invicto héroe colombiano que en la batalla de Ayacucho lanzó un grito con que audazmente le arrebató a España medio mundo; él, que escribió una sentida carta a Mistral sobre *Mireya*, qué frases le hubiera sugerido la lectura de *María*, el más bello idilio que haya escrito el corazón humano y en cuyas páginas se describe fielmente el sencillo hogar colombiano; él, que se distinguía por la riqueza de su vocabulario, qué entusiastas aplausos hubiera tributado a Cuervo, cuyo *Diccionario de construcción y régimen* es quizás el mayor portento de erudición filológica que pueda exhibir lengua moderna; él, que amaba la ciencia, cómo hubiera admirado a Caldas, que sobre una piedra mide los meridianos y sorprende a Humboldt con sus conocimientos; él, que abogaba por la multiplicación de las familias, qué palabras de alabanza le hubieran merecido los hogares colombianos, fecundos como los de los primitivos patriarcas y como los de ellos puros y sencillos. Aún en las revoluciones que azotaban frecuentemente a Colombia y en las que encontraba una excusa para su proceder, Mr. Roosevelt, con mejor conocimiento de causa, habría observado que ellas no se efectuaban por intereses mezquinos sino que de uno y otro lado se luchaba cruentamente por altos ideales políticos o religiosos. Eran luchas, como alguien decía, dignas de la Edad Media, pero, como ellas, tenían por bandera ideales dignos de respeto.

Ya en sus postrimerías, cuando publicaciones numerosas e imparciales llevaron a Mr. Roosevelt el convencimiento

de su injusticia, sintiendo de cerca los pasos de la muerte, expresó entonces en su *Autobiografía* el siguiente concepto en que se percibe un grano de remordimiento y que puede considerarse como un desagravio al país que mutiló e insultó tan acerbamente: "Sentí profundamente, y lo siento ahora profundamente, que el gobierno de Colombia me hubiera obligado a tomar el paso que tomé; pero no tenía otra alternativa compatible con el estricto cumplimiento de mi deber hacia mi propia patria y hacia las naciones de la humanidad. Sé que el pueblo colombiano tiene magníficas cualidades; que hay en él un círculo de hombres y mujeres altamente cultos que honrarían la vida social de cualquier país; que en este pequeño círculo ha habido un desarrollo intelectual y literario que compensa en parte el estancamiento y analfabetismo de las masas del pueblo, y sé también que aún estas clases iletradas poseen muchas bellas cualidades. Pero desgraciadamente, en materias internacionales, toda nación debe ser juzgada por los actos de su gobierno. La gente buena de Colombia no hizo aparentemente ningún esfuerzo, con seguridad no lo hizo con buen éxito, para inducir a su gobierno a obrar de buena fe para con nosotros, y naturalmente tuvo que sufrir las consecuencias". Estas expresiones de sentimiento, escritas por un hombre fuerte, encierran una satisfacción a Colombia. Ellas traen al recuerdo la frase que Anatole France expresó sobre Bismarck cuando después de relatar una escena en que el Canciller de Hierro se siente embargado de melancólico sentimiento por las víctimas que causaron las guerras que él desencadenó, exclama: "Nunca Bismarck fué más grande que en aquel momento".

Al lado de las diatribas de Mr. Roosevelt se alzaron voces de eminentes personajes americanos que condenaron con toda severidad el atropello de que había sido víctima Colombia. Una de esas voces fué la del eminente senador Hoar, paladín de todas las nobles causas. El senador Cullon en su libro *Fifty Years of Public Service*, nos relata la siguiente escena desarrollada entre el senador Hoar y el presidente Roosevelt: "El presidente deseaba que el senador leyera el mensaje que había preparado, en relación con la

actitud de Colombia al rechazar el tratado y el canal en general, en cuyo mensaje se mostraba claramente que el presidente no había pensado nunca en la secesión de Panamá y que estaba considerando diferentes métodos para obtener de Colombia el derecho a la vía a través del Istmo, esperando negociar únicamente con el gobierno colombiano. El presidente estaba sentado a la mesa, primero a un lado y después al otro lado del senador Hoar, hablando con su acostumbrada vehemencia, tratando de llamar la atención del senador hacia ciertas partes de su mensaje. El senador Hoar parecía adverso a leerlo, pero finalmente se sentó, y aparentemente sin prestar atención a lo que estaba leyendo, permaneció así por uno o dos minutos. Después se levantó, y dijo: "Espero no ver el día en que los intereses de mi patria se coloquen sobre su honor".

Fué este mismo senador quien presentó a la consideración del senado la resolución referida en el capítulo anterior, en que pedía investigar ciertos asuntos relacionados con la separación de Panamá. En su discurso, después de confrontar la fecha y hora de las órdenes impartidas por su gobierno al crucero "Nashville", con la fecha y hora de la separación, dijo: "Resulta muy claro que a lo menos 24 horas, quizás 48, antes que estallara la revolución, nuestro gobierno había dado órdenes a su crucero de guerra para que impidiera al gobierno de Colombia el hacer algo para evitar la revolución... Ahora bien, señor presidente, yo deseo saber, creo que todo el pueblo americano desea saber y tiene derecho de saberlo, si este poderoso policía a cuyo cargo está la paz del Istmo, al ver a un hombre en actitud de atacar a otro y antes que descargara el golpe, ¿no maniató al agredido dejándolo indefenso, y libre al asaltante, y procedió inmediatamente entonces a obtener la cartera de la víctima, alegando que el agresor era el propietario *de facto*?... Colombia era una nación amiga. Ella poseía aquel territorio. Nosotros lo hemos admitido al recibir a su ministro y al enviar a ella nuestro ministro, y al negociar con ella la compra de sus derechos. Se ha dicho que ella celebró un tratado por conducto de su ejecutivo, y que éste no dio pasos para persua-

dir a su congreso para que lo ratificara. En verdad ella hizo exactamente lo que nosotros con Dinamarca hace 30 años, en el caso de St. Thomas... ¿No es un caso de guerra contra una nación amiga, aunque débil, lo que aparece en estos imperfectos documentos? Supongamos que bajo el tratado Pauncefote, por el que la Gran Bretaña garantiza la neutralidad del canal, ella enviara fuerza armada para impedir que nosotros enviáramos tropas en un barco con el mismo objeto. ¿No le repetiríamos a Su Señoría del *Foreign Office* la sencilla y sublime expresión de Mr. Adams: “Es superfluo observar a Su Señoría que esto significa guerra?”

Numerosos discursos se pronunciaron en el senado americano cuando se discutía el tratado con Panamá. Lamentamos no poder dar cuenta detallada de todos, ya que esas justicieras voces, hoy sepultadas en los empolvados volúmenes del *Congressional Record*, deben ser siempre recordadas con gratitud por todos los colombianos. Una brevísima reseña de algunos pocos de esos discursos bastará a nuestro propósito.

El senador Edmund W. Pettus llamó la atención del senado hacia los deberes generales de una nación con otra, respecto al reconocimiento de nuevos Estados, citando al efecto doctrinas incontrovertibles establecidas por insignes tratadistas de derecho internacional. De su discurso destacamos el siguiente párrafo: “Los Estados Unidos son un poder maravilloso; quizá la nación más fuerte, considerada en todas partes, que haya existido sobre la tierra. Pues bien, si hemos llegado a ser tan grandes, ¿Nuestro Señor nos ha confiado este poder para que abusemos de él como valentones? Temo que sea así. Temo que nuestra grandeza nos impida el ser justos y el pueblo lo teme así. Cuando la grandeza de una nación le impide ser justa, también le impedirá ser respetada por sus propios ciudadanos”.

El senador Gorman habló enérgicamente en favor de Colombia mostrando la magnitud del atropello de que ella era víctima. “Esto, —dijo,— con los hechos que tenemos delante, es una usurpación. Ningún jefe de un gobierno autocrático fué más culpable de un acto más audaz. ¿Será, señor

presidente, que tenemos un Napoleón, no sólo dirigiendo la rama ejecutiva de gobierno, a lo cual está obligado bajo juramento dentro de las restricciones de la Constitución, sino que también está tomando pasos que equivalen a la declaración de guerra, la cual, según lo dice la Constitución, sólo el congreso tiene el poder de declararla?”

El senador Daniel citó las declaraciones de los secretarios de Estado Seward, Fish, Evarts y Blaine para demostrar que el derecho de proteger la libertad de tránsito pertenecía a Colombia, y no a los Estados Unidos, como lo afirmaban los mensajes presidenciales.

El senador Teller presentó a la consideración del senado una solicitud firmada por veinte prominentes ciudadanos de New Haven, entre los cuales se hallaban profesores de derecho internacional, en la cual pedían no se aprobara el tratado con Panamá. Después de declarar que hay un cuerpo de normas jurídicas que gobiernan la conducta de las naciones sin tener en cuenta su fuerza, la solicitud agregaba que había surgido la creencia entre numerosas personas de este país y del exterior de “que en nuestras negociaciones con Colombia hemos violado y estamos listos a violar las reglas de la ley internacional, y que adoptamos hacia aquel país una conducta que no adoptaríamos contra otro más poderoso”.

Pero el verdadero paladín de la causa de Colombia fué el senador Morgan, quien, durante el debate, pronunció siete largos y bien documentados discursos, todos llenos de fuerza dialéctica y de vigorosas acusaciones contra la política de Mr. Roosevelt. Demostró la culpabilidad de éste en los sucesos de Panamá. Lo acusó de haber violado la ley Spooner y la Constitución, así como los principios de la ley de las naciones. Atacó rudamente a Buneau Varilla. No hubo detalle relacionado con este asunto que este enérgico senador no presentara a la consideración de sus colegas como una nueva muestra palpable del ultraje y atropello de que era víctima Colombia.

El senador Stone se refirió especialmente a criticar las notas que su gobierno dirigió al colombiano en relación con el Tratado Hay-Herrán. “Es, dijo, un lenguaje extraño de un soberano al dirigirse a otro. No es el lenguaje de la diplomacia, amistad o cortesía, sino el de la amenaza. No fué escrito para persuadir sino para intimidar y ejercer coacción. ¿Se hubiera atrevido el Secretario de Estado, bajo estas mismas circunstancias, a dirigir una comunicación de esta clase a una potencia de primer orden? ¿Y qué hubieran hecho estos senadores si la Gran Bretaña hubiese enviado a esta Cámara un insulto semejante cuando se discutía el tratado Hay-Pauncefote?”

Otros prominentes amigos de Colombia fueron los senadores Newlands, Patterson, Carmack, Bacon, Tillman, Overman y Clay. Los dos primeros pronunciaron varios discursos inspirados en la verdad y en la justicia de la causa que defendían. El senador Newlands presentó una sugestiva resolución con numerosos considerandos acusadores y en la que se pedía al gobierno celebrar un nuevo tratado con Colombia, relativo a la cesión de Panamá, arreglando las compensaciones por medio del arbitraje.

Pero al lado de estas defensas cuántos otros senadores no se levantaron para apoyar la política de Mr. Roosevelt y agredir a Colombia! Típica de estas defensas fué la hecha por el senador Foraker, quien rechazó el cargo de que su gobierno hubiera estado en connivencia con los agentes de los separatistas. “Ningún agente, dijo, vino a ver al presidente de los Estados Unidos. El presidente no envió ningún agente a Panamá. No era necesario. Panamá estaba obrando por su propio interés. Ella estaba haciendo uso del derecho de objetar la conducta de su gobierno, y su gobierno persistiendo en hacerle daño. Tenía derecho, si lo creía conveniente o adecuado, de ir a la rebelión. En otras palabras, semanas antes que ella declarara su independencia se sabía que ella tomaría tal determinación, no oficialmente, sino que cualquiera que estudiara la situación sospecharía lo que la naturaleza humana haría en tales circunstancias. Las nubes se estaban juntando. ¿Deberían los Estados Unidos,

por conducto de su administración, permanecer indiferentes ante este hecho? Absolutamente no. Era nuestro deber estar alerta en cualesquiera circunstancias, pero particularmente en vista de nuestras obligaciones para preservar el tráfico sin interrupción. Desde 1846, cuando se celebró el tratado entre este gobierno y la Nueva Granada, como aquel país se llamaba entonces, hemos tenido esa obligación. Muchas veces hemos desembarcado tropas para conservar el orden y proteger el tránsito libre de interrupciones o embarazos. Repetidamente lo hemos hecho a solicitud de Colombia; en varios casos lo hemos hecho por nuestra propia iniciativa. El presidente de los Estados Unidos, al ver que la tempestad se aproximaba, recordando su obligación de preservar paz y orden y proteger el tránsito libre de interrupción, cumplió con su deber al tomar, cuando tal contingencia se presenta, los pasos preliminares para la preservación del orden”.

Uno de los discursos más insultantes contra Colombia fué el pronunciado por el senador Mc Comas. Colombia, en su concepto, era un país extorsionador que gobernaba a Panamá con mano tiránica. Citó la frase del senador Caro como una prueba de que Colombia había obrado de mala fe, frase citada después por el senador Mallory con el mismo objeto. La revolución era una consecuencia lógica de todo este estado de cosas. “Colombia, al rechazar el tratado, ultrajó el buen sentido de la humanidad”. Finalmente dijo: “El presidente no será inculpado por su rápido modo de obrar, sino que será ensalzado por todos los hombres honrados y patriotas. El esfuerzo que cualquier partido haga para ayudar a Colombia a que continúe exigiendo tributo por el tránsito del Istmo, será fútil. El pueblo americano no alabó los esfuerzos de los Sioux, Comanches o Apaches para impedir la construcción de los varios ferrocarriles para el Pacífico, ni tampoco considerará con favor la conducta de los aún menos escrupulosos aborígenes de Colombia y sus aliados en este país en el deseo de impedir la construcción del canal interoceánico”. Estos insultos sólo se comparan con los del senador Fulton, quien afirmó que Colombia

era una "nación compuesta en su mayor parte de salteadores y bandidos".

Pero el discurso más agresivo de todos los pronunciados en aquel memorable debate, fué el del senador Depew, quien ha muerto recientemente a avanzadísima edad. En su opinión, la oposición al tratado Hay-Herrán en el senado colombiano fué una farsa del presidente Marroquín para tratar de obtener una mayor indemnización de los Estados Unidos. Fracasados sus intentos, echó mano de la extorsión a la Compañía francesa del Canal. Panamá, en su concepto, estaba gobernado por sátrapas, y así la revolución del Istmo quedó ampliamente justificada. En el discurso de este senador se da cabida a todo, absolutamente a todo, lo que podía ir en detrimento de la reputación de Colombia.

Uno de los más entusiastas defensores de la política de Mr. Roosevelt en Panamá fué Mr. Elihu Root. Varios discursos pronunció este distinguido personaje ante diferentes clubs o sociedades tratando de defender la actitud de su gobierno en el campo internacional. Sus argumentos carecen de novedad, pues son más o menos los mismos aducidos por el presidente Roosevelt. Ignorando, o fingiendo ignorar, el hecho de que Colombia nunca se opuso a la construcción del canal, y que, al contrario, como se ha visto en otra parte de este libro, siempre mostró ella un marcado interés por la comunicación interoceánica, Mr. Root dice en uno de sus aludidos discursos: "Nuestro título lo basamos en el derecho que la humanidad tiene sobre el Istmo, con o sin tratado. Há mucho tiempo que afirmamos, principiando con el secretario Cass, que las naciones de la América Central no tenían el derecho de privar al mundo del derecho de pasar por el Istmo. Sobre este punto de vista basamos la justicia de nuestros actos, que dieron por resultado la adquisición de la zona del canal. No la hubiéramos tomado por intereses egoístas ni con el objeto de obtener para el pueblo de los Estados Unidos ventajas sobre los otros pueblos de la tierra. La tomamos porque la civilización tenía sus derechos a un paso a través del Istmo, y porque éramos los mandatarios de la civilización para defender esos derechos". La faja

del Istmo de Panamá, agregó Mr. Root, salvo para el uso del canal, carecía de valor alguno, frase que, ampliada por el autor de un texto americano de enseñanza cívica, equivale a decir que “los Estados Unidos pagaron a Colombia veinticinco millones por una pequeña faja de tierra estéril”. En obsequio a la verdad hay que dejar constancia de que Colombia nunca arguyó que la zona del canal era rica en recursos agrícolas o mineros, así como los propietarios de Wall Street o de la Quinta Avenida de Nueva York tampoco alegan que contiene riquezas naturales el suelo en donde se levantan sus rascacielos.

En contraste con estos nombres, debemos citar los de los publicistas que generosamente salieron a la palestra en defensa de Colombia. Mr. Leander T. Chamberlain intituló un folleto *Un capítulo de deshonra nacional*, como refutación a la cínica frase de Mr. Roosevelt que consideraba la adquisición de la zona del canal como uno de los capítulos más honrosos de la historia de su país. Este folleto fué incorporado como documento público del senado americano. Otro notable folleto es el de Mr. Joseph C. Freehoof *América y el título del Canal*, traducido por orden del ministerio de relaciones exteriores, y que constituye, junto con el anterior, una de las más bellas defensas a la causa de Colombia y la más enérgica censura de los actos de Mr. Roosevelt en Panamá. Y ¿cómo podemos omitir el nombre de James T. Du Bois, el ministro americano de Mr. Taft en Bogotá, quien, al terminar su misión diplomática consagró su talento y energías a obtener un desagravio para el país ultrajado? El nombre de Mr. Du Bois vivirá siempre en la gratitud del pueblo colombiano. A él se debe no pequeña parte el haber despertado la conciencia de su nación para obtener la reparación de que fué después incansable paladín el ilustre presidente Wilson, cuyos esfuerzos en favor de Colombia relataremos en el capítulo siguiente.

Grata memoria debe guardar todo colombiano de la enérgica campaña que tres de los más prestigiosos diarios de Nueva York: *The World*, *The Times* y *The Evening Post*, iniciaron y sostuvieron constantemente en defensa de Co-

lombia. El primero de los diarios nombrados envió a Colombia y Panamá al señor Earl Harding para que allegara las pruebas tendientes a demostrar la culpabilidad del gobierno de Mr. Roosevelt en la separación del Istmo y en las cuales se basó la defensa en el juicio que por calumnia inició dicho presidente contra el citado diario. Estas declaraciones, rendidas ante tribunales competentes, fueron publicadas en un volumen con el título *The Story of Panama*, en virtud de la proposición de Rainey de la Cámara americana, y corroboraron todo cuanto *The World* había denunciado en sus vigorosos artículos. (*) Sería tarea larga mencionar si quiera los títulos de los artículos que se publicaron en los Estados Unidos en defensa de Colombia y que se hallan esparcidos en diarios y revistas. Exceptuada la guerra europea, probablemente no ha habido asunto internacional más comentado en la prensa americana durante el presente siglo.

A estas voces se pudieran agregar muchísimas otras de Europa. El noble Lucien N. B. Wyse publicó en París una hermosa defensa de Colombia con el título de *El rapto de Panamá. The Graphic*, de Londres, escribió un artículo del que entresacamos el siguiente párrafo: "Es de lamentarse que el presidente Roosevelt haya permitido que se manche su administración con un acto tan opuesto a los principios elementales de toda ley pública y moralidad internacional. Es verdaderamente un ultraje a la conciencia pública del mundo civilizado".

Pero una de las voces más efectivas para despertar la conciencia del pueblo americano salió del seno de Alemania cuando Mr. Roosevelt, indignado por la violación de la neutralidad de Bélgica, pedía al gobierno de Mr. Wilson que tomara medidas extremas como castigo por esa violación.

(*) El congreso colombiano inició una severa investigación para averiguar la culpabilidad que hubieran podido tener en la separación de Panamá los funcionarios del gobierno de entonces; pero para honor de Colombia, y a pesar de las violentas acusaciones que sobre algunos de ellos recaían, todos fueron eximidos de responsabilidad, después de un largo y acalorado debate.

Von Bernhardi, el alma del militarismo alemán que entonces amenazaba el mundo, comparó, como un bofetón a la campaña de Mr. Roosevelt, la violación de Bélgica con el arrebato de Panamá. "El arrebato de Panamá por los Estados Unidos, dijo, puede justificarse únicamente por el hecho de que los futuros intereses del pueblo americano son más elevados y más serios que los principios abstractos de la ley internacional", concepto éste que fué confirmado después por el Barón Von Henhelmuller, embajador de Austria en los Estados Unidos.

Phillipe Buneau Varilla ocupa puesto de primera fila entre los más acerbos e injustos detractores de Colombia. Dos libros escribió este sombrío personaje francés sobre su importante y activa participación en los sucesos de Panamá, lo que, según se deja entrever, constituye el título más glorioso de su vida. Uno de estos libros, *Panamá, Creación, Destrucción y Resurrección*, contiene en su primera parte una historia acomodaticia de las vicisitudes y obstáculos que sufrió la Compañía francesa del Canal, en la que, como se recordará, ocupó él sucesivamente los puestos de ingeniero y contratista. En esta parte de su libro analiza las causas técnicas, financieras y políticas que condujeron a la bancarrota la empresa de Lesseps, todo lo cual se hubiera evitado si, como el mismo autor lo sugiere, no se hubieran desatendido sus oportunos y prudentes consejos. La segunda parte, o sea lo que él llama la resurrección, la consagra a darnos cuenta minuciosa del modo como fraguó el complot contra Colombia, así como a referirnos su vivaracha actuación diplomática como ministro de Panamá en Washington. En los capítulos anteriores hemos transcrito algunos de los párrafos más salientes de este libro. Si a los *Diálogos* de Platón se les ha llamado, con asomo de verdad, libelos contra Sócrates, el libro de Buneau Varilla bien pudiera llamarse acusaciones contra Mr. Roosevelt. Sus páginas dejan en el ánimo del lector el convencimiento profundo de la connivencia entre el gobierno americano y los separatistas panameños, desempeñando el autor de ellas el papel de intermediario. Si en nuestra comparación prescindimos

de la obvia diferencia literaria que media entre el libro del filósofo griego y el del especulador francés, hallaremos que entre una y otra obra existe también una diferencia en la intención con que fueron escritas. Platón pecaba quizás de ingenuidad o crudeza al relatar ciertos hechos de la vida de su maestro que han dado asidero para lanzarle al insigne moralista una de las más horribles acusaciones. El caso de Buneau Varilla es diferente. Su libro fué sin duda escrito con malicia, con un espíritu socarrón. So capa de defender al gobierno de los Estados Unidos del cargo de cómplice en la separación de Panamá, Buneau Varilla, con fingida candorosidad, nos presenta a los hombres de ese gobierno comprometidos con él en el secreto de la conspiración. No de otra manera puede interpretarse su libro. De lo contrario habría que creer que Buneau Varilla fué en extremo candoroso al escribirlo, y bien sabemos que él no posee en lo mínimo esa virtud evangélica que nos abre las puertas de los cielos.

Durante la guerra europea, cuando el mundo entero respiraba odio contra Alemania, Buneau Varilla pretendió entonces, con un segundo libro, reverdecer sus laureles de Panamá tratando de mostrar que su actuación en este asunto no tuvo otro móvil que evitar que la obra del canal cayera en manos de aquel Imperio. En su primer libro nada ciertamente dijo contra Alemania. Quería él, pues, reclamar para sí un inmenso servicio a la causa de los Aliados. Sin embargo, poca atención se prestó entonces a aquel reclamo. La conspiración que él dice se incubaba en Bogotá y a que atribuye la causa del rechazo del tratado Hay-Herrán, sólo tenía por fundamento el hecho de que un prominente colombiano, sin carácter oficial, le sugirió al ministro de Alemania en Bogotá la idea que este país acometiese la obra del canal, idea que fué rechazada por dicho diplomático por considerarla poco amistosa para los Estados Unidos. Pero lo irónico de la situación es que varios congresistas colombianos expresaron también, como opinión particular, el deseo de que el canal fuese abierto por Inglaterra. Fundadamente, pues, se puede suponer que si la guerra hubiese sido contra

ésta, el libro de Buneau Varilla se habría publicado lo mismo, sustituyendo el nombre de Alemania por el de Inglaterra.

Y ¿cuál fué la actitud que asumieron los países hispano-americanos ante el atropello de que era víctima Colombia? En los angustiosos momentos de su desmembración, ella, por conducto de su presidente, volvió sus ojos a los pueblos hermanos pidiéndoles que cooperaran con muestras de simpatía en la labor de mantener la unidad nacional, dando improbación elocuente a los actos cometidos en Panamá. Todos aquellos países, con pocas excepciones, se limitaron únicamente a avisar recibo de la comunicación en que se hacía tal solicitud. Ellos veían en dónde radicaba el germen verdadero de la separación, y así no se atrevieron a protestar contra la injusticia cometida. Al contrario, muchos de esos países, como Perú, Cuba, Costa Rica y Nicaragua, fueron de los primeros en reconocer la independencia de la nueva república, poniendo así el sello de su aprobación al ultraje de Colombia. Ese reconocimiento fué acordado poco después por todos los demás países hispanoamericanos, con excepción del Ecuador, que con alto espíritu de justicia e inspirado en un sentimiento de verdadera fraternidad, rehusó por muchos años reconocer la independencia de Panamá. Nobilísima actitud que el pueblo colombiano no debe echar nunca en olvido.

Y en esos pueblos hispanos, extraño es decirlo, no faltaron voces que aprobasen el despojo cometido. El señor F. Carrera Jústiz, en un libro intitulado *Orientaciones necesarias*, que escribió en Washington cuando desempeñaba el cargo de ministro plenipotenciario de Cuba, encuentra una marcada similitud entre el caso de Panamá y Colombia y el de su patria y España. En su opinión, una y otra república estaban plenamente justificadas en romper las cadenas de la tiranía que las unían a las naciones de que hacían parte. El libro del señor Carrera Jústiz contiene visibles e indisculpables errores, pues fácilmente se echa de ver que su información es de segunda mano, tomada a topa tolondra, de libros americanos sobre la materia, los cuales ciertamente no se distinguen ni por su exactitud histórica ni por

su espíritu de justicia. Como una muestra del prejuicio con que este diplomático cubano escribió su obra mencionada, es suficiente destacar el hecho de que en su bibliografía no aparece el título de ninguna de las publicaciones del gobierno colombiano, lo que en buen romance significa que dicho señor condenaba a Colombia sin oírla. Indigna conducta de un historiador, e impropia de un hispanoamericano que intentaba juzgar a un país que ha cultivado con su patria las más cordiales relaciones y a cuyos hijos debe haber prestado valiosos servicios a la causa de su libertad.

Pero el desplante más notorio en este importante asunto lo cometió el doctor Estanislao Zeballos, antiguo ministro de relaciones exteriores de la Argentina, quien, aprovechando la ocasión de la visita que en 1913 hizo Mr. Roosevelt a algunos países suramericanos, pronunció en Buenos Aires un discurso que contenía el siguiente párrafo: "Panamá es la corona de espinas del presidente Roosevelt en América, pero es la obra maestra de sus dos gobiernos. Lo han tachado de imperialista y agresivo contra nuestros queridos y débiles hermanos de Colombia. Pero, señores, si yo hubiera tenido la honra de ser presidente de los Estados Unidos o su ministro de relaciones exteriores, no habría podido dejar de compartir las responsabilidades de aquella política, cuando estaban de por medio la seguridad y la independencia de la nación. El presidente no podía permitir que el Istmo de Panamá cayera bajo la acción de una soberanía europea, que quisiera construir el canal, porque el Istmo de Panamá parte por mitad la soberanía americana. Sir Walter Raleigh lo llamó la llave del mundo y perderla significaba para los americanos la derrota militar, porque la escuadra y los defensores del Pacífico, sin él, no pueden darse la mano con la escuadra y las defensas del Atlántico. Y así como Inglaterra jugará todo lo que es y dejará de lado todo su espíritu conservador y mercantilista para conservar en sus dominios el Estrecho de Gibraltar o el Canal de Suez, el coronel Roosevelt debió jugar su reputación y hasta la paz de su país

para conservar la llave de Panamá, y la conservó en su patria". (*)

Y, sin embargo, la desmembración de Colombia repercutió en toda la América española. El espectro de la conquista, la intervención inmotivada y la garra del imperialismo sobrecogieron de espanto a todos los países hispanoamericanos, hiriendo profundamente la solidaridad continental. Un oleaje de indignación recorrió el continente suramericano, lesionando, con beneficio de Europa, los intereses comerciales de los Estados Unidos. El gobierno de este país lo comprendió así, y para calmar esa agitación salieron de Washington, en diferentes años, misiones diplomáticas presididas por los secretarios de Estado, señores Root, Knox y Colby, quienes recorrieron los países de ese continente, dejando oír sus voces como prenda de seguridad para lo futuro y como reproche subentendido para todo lo pasado. De aquí los esfuerzos de los Estados Unidos por arreglar sus diferencias con Colombia, a fin de restaurar con ello la perdida confianza y hacer desaparecer todo sentimiento hostil producido en la América española por las circunstancias que acompañaron la separación de Panamá.

(*) El doctor Zeballos, con mejor conocimiento del asunto, se retractó después de éstos tan comentados como injustos conceptos.

LOS ARREGLOS CON COLOMBIA

Víctima de inaudito atropello, vejada, rechazadas sus demandas de justicia e impotente para recobrar sus derechos por medio de la fuerza, Colombia debió haberse envuelto calladamente en el manto de luto de su infortunio, en espera de que el país agresor, reconociendo su falta, se le acercara a ofrecerle una justa reparación. Desgraciadamente no fué así. Un año apenas había transcurrido desde el día en que el General Reyes abandonó a Washington protestando contra la denegación de justicia de que era víctima su patria, cuando él mismo, posesionado de la primera magistratura de Colombia, trató de regularizar las relaciones con los Estados Unidos, temeroso de que surgieran nuevas complicaciones y peligros si se aplazaba indefinidamente la resolución del problema creado por la separación de Panamá. (*)

En efecto, nombró ministro plenipotenciario en Washington al doctor Diego Mendoza, quien, “como representante de la débil República de Colombia”, le dirigió una nota al Secretario de Estado, “como representante de la

(*) En conversación privada con Mr. John Barret, ministro americano en Bogotá, el presidente Reyes se había manifestado en extremo preocupado con el rumor, enteramente infundado, que circulaba entonces, de que los Departamentos de Antioquia, Cauca y Bolívar abrigaban sentimientos separatistas, para lo cual contaban con el apoyo del gobierno de los Estados Unidos.

república más poderosa de los tiempos modernos”, solicitándole un arreglo diplomático, justo y equitativo de las diferencias suscitadas entre los dos países. En esa nota, que contenía una larga enumeración de los agravios inferidos a Colombia, se proponía someter al arbitraje las cuestiones pendientes. El Secretario de Estado declinó la invitación, alegando que no había nada en este asunto que pudiera ser materia de arbitraje, y terminó diciendo: “Usted repite el cargo de que el gobierno de los Estados Unidos tomó parte colusoria en fomentar o incitar la rebelión que ocasionó la separación del Istmo de Panamá. Lamento que usted repita un cargo que arroja baldón sobre el honor y la buena fe de los Estados Unidos, en presencia de la positiva y final negativa del hecho contenida en carta del señor Hay, de enero 5 de 1904”. El doctor Mendoza, en vista de la aspereza de esta nota, aconsejó el rompimiento de relaciones, pero el presidente Reyes le instó para que continuara al frente de la Legación, tratando de hacer, por lo contrario, una política conciliadora. Decidió entonces dirigir otra nota al Secretario de Estado, en la que, insistiendo en la responsabilidad del gobierno americano en la separación de Panamá, detallaba los puntos que pudieran ser materia de arbitraje. Esta nota no mereció ni el reglamentario acuse de recibo y causó el retiro inmediato del ministro, por cuanto el presidente Reyes la consideró en desacuerdo con las instrucciones impartidas.

¿Cuáles eran las cuestiones que Colombia deseaba someter a una decisión arbitral? La primera y más importante versaba sobre la interpretación del artículo 35 del tratado de 1846. Hemos visto atrás la interpretación injusta y arbitraria que el gobierno americano dio a dicho artículo, enteramente opuesta al sentido obvio de las palabras, al espíritu de los negociadores y a los numerosos antecedentes establecidos por casi todos los gobiernos anteriores al de Mr. Roosevelt. Fácilmente se comprende la razón que asistía a éste para rehusar insistentemente la invitación que le hacía Colombia. La otra cuestión se refería a los derechos de propiedad del ferrocarril de Panamá. Aunque por el

tratado Hay-Bunau Varilla, Panamá cedió a los Estados Unidos todos los derechos que, como consecuencia del traspaso de soberanía, pudiera tener en dicho ferrocarril, aparecía claro, sin embargo, que tal traspaso no había privado a Colombia de las anualidades que venía recibiendo de esa empresa ni de los derechos reversibles estipulados en el contrato de concesión. En 1967, a la expiración de dicho contrato y según los términos del mismo, el ferrocarril y todos sus enseres pasarían gratuitamente a ser propiedad absoluta de Colombia. Y esos derechos habían sido implícitamente reconocidos por los Estados Unidos mismos al no intentar que Colombia pagara una suma que quedaba como saldo de una deuda contraída con la Compañía del Ferrocarril unos veinte años atrás, y que se venía amortizando con dichas anualidades.

En 1906 llegó a Cartagena Mr. Elihu Root, Secretario de Estado, quien había sido enviado en visita oficial a Sur América con el fin de hacer, como decían sus instrucciones, "una confesión franca de la política nacional en las relaciones de los Estados Unidos con los países de la América Latina, a fin de alejar toda impresión desfavorable para llegar así a la armonía en el pensamiento y sentimientos de todas las naciones del continente". El señor Root fué recibido en Cartagena entre la cortesía oficial debida a tan distinguido huésped y las vociferaciones del pueblo cartagenero que, interpretando el sentimiento nacional, consideraba la visita del emisario del mismo gobierno que despojó a Colombia, como un sarcasmo añadido a la herida recién abierta. El señor Root manifestó deseos de arreglar pacífica y decorosamente todas las cuestiones pendientes entre Colombia y su país. Allí se le dieron las bases sobre las cuales se podría, en concepto del gobierno colombiano de entonces, llegar a un acuerdo satisfactorio. Sobre esas bases se desarrollaron, durante dos años y medio, las negociaciones que se consiguieron en los tratados celebrados en Washington en 1909 entre el mismo señor Root y el nuevo ministro de Colombia, señor Enrique Cortés, y entre éste y el señor C. C. Arosemena, ministro plenipotenciario de Panamá.

Según las estipulaciones convenidas en dichos tratados, Colombia reconocía a Panamá como nación independiente, señalándose los límites entre los dos países, aunque dejando imprecisos los de la región de Juradó, los cuales serían fijados por un tribunal de arbitramento. A cambio de ser declarada indemne de toda responsabilidad en las deudas externa e interna de Colombia, Panamá cedía a ésta diez anualidades de \$ 250.000 cada una. Colombia renunciaba, en favor de los Estados Unidos, a todo derecho e interés proveniente de contratos o concesiones que hubiese hecho para la construcción del canal o del ferrocarril de Panamá. Colombia tendría derecho a pasar por el canal sus buques de guerra, tropas y elementos de guerra en todo tiempo, sin pagar gravamen alguno a los Estados Unidos, aún en el caso de una guerra entre Colombia y otro país. Durante la construcción del canal se le concedía el derecho de transportar por el ferrocarril en condiciones similares a las de los Estados Unidos, sus tropas y materiales de guerra. En las mismas condiciones se admitían en la zona del canal los productos colombianos. Tales eran las principales estipulaciones de estos pactos que fueron enérgicamente combatidos por la opinión pública de Colombia.

El reconocimiento de la independencia de Panamá, se objetaba, equivalía a la renuncia de la reparación moral y pecuniaria a que estaban obligados los Estados Unidos por haber despojado a Colombia en violación de una promesa pública de honor, así como para sanear sus títulos de propiedad en la posesión del ferrocarril de Panamá. Y esa cuantiosa indemnización venía a reducirse a diez exiguas anualidades que saldrían del erario público panameño a cambio de la cancelación de sus deudas con Colombia y en cuyo pago los Estados Unidos no hacían otra cosa que garantizarlo y anticiparlo en unos cuantos años. No menos objetable era la fijación de límites dejando imprecisa una línea que habría podido extenderse hasta la bahía de Cupica, que se ha considerado como la terminal de una de las más factibles rutas interoceánicas. Esta discusión sobre límites asumió caracteres que hicieron temer el fracaso de las nego-

ciaciones. El gobierno colombiano ocupó militarmente el territorio en disputa. Panamá, fundándose en la cláusula de protección del tratado Hay-Bunau Varilla, pidió formalmente la intervención del gobierno americano, pero éste, después de un examen detenido del asunto, no creyó llegado el caso de acoger la solicitud de la nueva república.

El General Reyes, prevalido del carácter dictatorial de que estaba investido, trató de obtener la aprobación de esos pactos por medio de la Asamblea Nacional, corporación integrada por miembros de su libre remoción y nombramiento. El doctor Nicolás Esguerra, eminente patricio liberal, recusó a la Asamblea por carecer sus miembros del voto popular. El pueblo, con unanimidad raras veces presentada en la historia política de Colombia, secundó la viril actitud del doctor Esguerra y estalló en un movimiento de protesta que obligó al gobierno a retirar los tratados de la consideración de la Asamblea. Mas la indignación había llegado hasta el extremo de temerse una seria perturbación del orden público, la que sólo se evitó con la voluntaria y precipitada expatriación del jefe del gobierno. El plenipotenciario que suscribió esos convenios se vio obligado a permanecer alejado del país, y sólo tres años más tarde juzgó prudente regresar a Colombia, después de una primera tentativa infructuosa.

Dos años más tarde (1911), durante la administración del presidente Taft, el gobierno colombiano acreditó como ministro en Washington al General Pedro Nel Ospina, quien, en vista del fracaso de la tentativa de arreglo directo consignado en los referidos tratados, pidió de nuevo al gobierno americano que aceptara el arbitraje ante la Corte de La Haya, para decidir la diferencia internacional pendiente. La nota del ministro Ospina, acompañada de una larga exposición de motivos, corrió la misma suerte que la que el ministro Mendoza había dirigido en el mismo sentido varios años atrás.

En ese tiempo, el gobierno de los Estados Unidos resolvió que el Secretario de Estado, Mr. Philander H. Knox,

hiciera una visita de cortesía oficial a varios países hispano-americanos. El subsecretario de Estado informó al General Ospina que Mr. Knox proyectaba incluir a Colombia en su visita. El ministro Ospina, cuya solicitud en demanda de justicia había quedado sin respuesta, contestó en la siguiente nota que debe ocupar puesto de honor en los anales diplomáticos de Colombia: "Hablando por mi propia cuenta y sin saber cuáles sean las instrucciones de mi gobierno, me tomo la libertad de indicar que talvez la época presente sea inoportuna para tal visita, en atención a que Colombia se considera colocada por los Estados Unidos en una posición excepcional, la de ser el único miembro de la numerosa familia de naciones independientes esparcidas por la faz de la tierra, al cual, no obstante sus constantes y reiteradas demandas, los Estados Unidos se niegan a aceptar el sometimiento al arbitraje de las cuestiones pendientes entre ambas naciones".

El General Ospina dio su carta a la publicidad, la cual fué extensamente comentada por la mayoría de los diarios americanos. El ministro de los Estados Unidos en Bogotá, en nota verbal, pidió el retiro del ministro Ospina e informó que, en vista de lo ocurrido, el presidente había decidido que Mr. Knox abandonase la idea de visitar a Colombia, a menos que el gobierno colombiano le extendiera una especial invitación. "Mi gobierno deplora profundamente, —concluía la nota,— que la disposición amistosa hacia Colombia, que cada día es mayor por parte de él, hubiera sido interpretada de manera tan ofensiva (*injuriously*) por el ministro Ospina". El gobierno colombiano ordenó que el General Ospina se retirara de la Legación, pero no lo destituyó porque no se trataba de ejercer sanción, sino de cumplir un acto requerido por las circunstancias e impuesto por el rigor diplomático. En concepto del gobierno colombiano, y así se lo manifestó al ministro americano en respuesta a su nota verbal, "este acto hace desaparecer el incidente y quedan las cosas en la situación en que se encuentran cuando el secretario Knox anunció el propósito de hacer una visita al gobierno de Colombia". El gobierno

no le extendió, pues, la invitación especial solicitada, por lo cual el secretario Knox desistió de su proyectada visita a Colombia.

La actitud digna y altiva del General Ospina atrajo de nuevo la atención americana hacia el problema de las relaciones con Colombia, en cuya defensa se dejaron oír entonces muchas voces autorizadas, elocuentes y persuasivas. Como consecuencia de este clamor en demanda de justicia, el presidente Taft acreditó como ministro plenipotenciario en Bogotá al señor James T. Du Bois, quien presentó al gobierno colombiano un memorandum para el arreglo directo de las cuestiones pendientes. Después de manifestar que “el gobierno y el pueblo de los Estados Unidos lamentan sinceramente la ocurrencia de acontecimientos que, en cualquier forma, hayan alterado la larga y sincera amistad existente, durante casi un siglo, entre Colombia y los Estados Unidos”, presentó informalmente las siguientes propuestas a la consideración del gobierno colombiano: “Reconocimiento de la República de Panamá; pago de diez millones de dólares por una opción para construir un canal interoceánico por la vía del Atrato y por el privilegio de establecer estaciones carboneras en las islas de San Andrés y Providencia; sometimiento al arbitraje del reclamo referente a los derechos reversibles de Colombia en el ferrocarril de Panamá, y concesión de derechos preferenciales extraordinarios a Colombia en el paso del canal”.

El ministro Du Bois, al recibir las instrucciones que contenía la anterior propuesta, manifestó verbalmente al Secretario de Estado que juzgaba más fácil volar al cielo en un acorazado que obtener buen éxito en Bogotá con tales instrucciones. Y así fué, nos lo cuenta. “Cuando en una preliminar conversación informal con el presidente Restrepo, yo le sugerí la concesión del Atrato y el arrendamiento perpetuo de las islas, me dijo muy firmemente, en efecto: “El presidente Roosevelt nos arrebató a Panamá, la parte más valiosa de nuestro territorio, y ahora se le envía a usted para llevarse nuestras islas y la única ruta de canal que nos queda. ¿Hay algo más que desee quitarnos el Coloso del Norte?”

El gobierno colombiano no consideró satisfactoria ninguna de las bases propuestas, e insistió una vez más en que se decidiese el asunto por medio del arbitraje, o que los Estados Unidos hiciesen una propuesta que envolviera una reparación moral y material proporcionada a la magnitud de las pérdidas y agravios sufridos por Colombia. En tanto, el gobierno colombiano esperó a que, como se preveía, se efectuara un cambio en el gobierno de los Estados Unidos, confiando en que al subir al poder el partido opuesto al de Mr. Roosevelt pudiera obtenerse la deseada y justa reparación.

Las esperanzas no resultaron fallidas. En cuanto se inauguró la administración del presidente Wilson, fué nombrado ministro plenipotenciario en Bogotá, el señor Thaddeus A. Thompson, quien, en octubre de 1913, dirigió una nota a la cancillería colombiana, en la que expresaba el deseo de borrar y olvidar todo lo que hubiera podido alterar o interrumpir la antigua y cordial amistad entre los Estados Unidos y Colombia, manifestando un sincero deseo de poner término a las diferencias existentes indemnizando a Colombia por las pérdidas tanto morales como materiales que hubiera sufrido por razón de las circunstancias que acompañaron la adquisición de los derechos de que gozan los Estados Unidos en el Istmo de Panamá. Ofreció veinte millones de dólares por la completa terminación de todas las diferencias y reclamaciones pendientes. Sobre esas bases se iniciaron las negociaciones, a las cuales aportaron su experiencia, erudición y buen juicio seis hombres de la más alta influencia en los campos políticos de Colombia: Francisco José Urrutia, ministro de relaciones exteriores, Marco Fidel Suárez, Nicolás Esguerra, José María González Valencia, Rafael Uribe y Antonio José Uribe. Después de un largo intercambio de propuestas y contrapropuestas que duró por seis meses consecutivos, se firmó el tratado en Bogotá el 6 de abril de 1914.

El presidente Wilson, como campeón del Derecho Internacional, era un sincero convencido de la justicia que asistía a Colombia en sus insistentes y hasta entonces des-

oídos reclamos. A más de esta razón de carácter moral, obraba en el ánimo del presidente una consideración de carácter práctico, cual era granjear para su país, por razones de conveniencia, la buena voluntad de los países hispano-americanos. Pero el principal motivo que los Estados Unidos tenían para terminar sus diferencias con Colombia, era que, estando próxima la inauguración del canal de Panamá, querían ellos presentarse ante el mundo con un título que purificase de toda mancha de expoliación su gigantesca obra.

En Colombia se consideraban esos arreglos como el menor de los males. Se pensaba que todo derecho prescribe con el tiempo y que dada la buena voluntad por parte del gobierno americano para hacer debida justicia a Colombia, había llegado el momento oportuno de poner punto final a esta vieja controversia. La razón primordial era la de restaurar la amistad con los Estados Unidos, según lo expresaba el señor Suárez en las siguientes palabras: "Quienquiera que observe el poderío de la nación de Washington, su posición en la parte más privilegiada de este continente, sus influencias sobre los demás pueblos americanos, de los cuales ella se ha llamado hermana mayor, lo atenuadas que en comparación de esas influencias van siendo las de las potencias europeas, y lo insignificantes que en mucho tiempo tienen que ser las de los pueblos asiáticos; quienquiera que esto mire habrá de reconocer que ningún pueblo americano, débil o fuerte, puede desatender el cuidado de una constante amistad con los Estados Unidos. Ni es lícito desoír estos prudentes dictados, porque el dolor de imperecederos recuerdos haya de sofocarlos, pues las naciones no se guían por sentimientos personales, sino por el bien permanente de las generaciones futuras. Siendo esto así, el norte de nuestra política exterior debe estar allá, en esa poderosa nación, que más que ninguna otra ejerce decisiva atracción respecto de todos los pueblos de América. Si nuestra política hubiera de tener un lema que condensase esas aspiraciones y esa vigilancia, él podría ser *Respice polum*, es decir, no perdamos

de vista nuestras relaciones con la gran Confederación del Norte”.

Obrando, pues, las partes contratantes por razones de conveniencias mutuas e inspiradas en un sentimiento de buena voluntad, se acordaron las siguientes estipulaciones:

Por la cláusula primera, el gobierno de los Estados Unidos, deseoso de poner término a todas las controversias y diferencias con Colombia, provenientes de los acontecimientos que originaron la actual situación del Istmo de Panamá, expresaba sincero sentimiento (*sincere regret*) por cualquiera cosa que hubiera interrumpido o alterado las relaciones de cordial amistad que por tan largo tiempo existieron entre los dos países.

En Colombia se consideró esta cláusula como de la más alta importancia por cuanto satisfacía el sentimiento del honor ultrajado de la república. Esta satisfacción se consideraba igualmente honrosa para uno y otro país. “Para los Estados Unidos, decía el señor Suárez, esas expresiones dirigidas a una nación que carece de fuerza para reclamar su derecho, en lugar de ser depresivas, son honrosas en gran manera, por cuanto representan el poder asociado con la justicia”. Sin embargo, algunos colombianos creyeron que era un error hacer de la satisfacción moral materia de tratado, ya que ella, implicando una censura a los actos del más prestigioso caudillo del partido republicano, convertiría el convenio en asunto de discusión política en los Estados Unidos. Se pensó que acaso lo más acertado era una satisfacción directa del Presidente Wilson, y parece que así fué propuesto por el ministro Thompson.

Por la cláusula segunda se concedía a Colombia, respecto del canal y del ferrocarril de Panamá, franquicias más importantes y numerosas que las consignadas en el tratado Cortés-Root. Colombia podía transportar en todo tiempo por el canal sus buques de guerra, tropas y elementos de guerra, aún en el caso de una guerra entre Colombia y otro país, sin pagar derecho alguno a los Estados Unidos.

Los productos colombianos, los correos, los empleados y los ciudadanos de Colombia podían pasar por el canal o entrar en la zona del mismo en condiciones similares a las de los Estados Unidos, gozando de este privilegio por el paso del ferrocarril, siempre que se halle interrumpido el tráfico por el canal.

La primera petición colombiana, cuando se discutía la cláusula anterior, fué la de una situación privilegiada; pero se renunció a esta pretensión por cuanto los Estados Unidos mismos, en virtud del tratado Hay-Pauncefote, se preparaban a usar del canal para la marina mercante en condiciones de entera igualdad con las demás naciones.

Los Estados Unidos convinieron en pagar a Colombia, dentro de los seis meses siguientes al canje de ratificaciones del tratado, la suma de veinticinco millones de dólares.

Esta indemnización se refería a las pérdidas tanto morales como materiales causadas a Colombia por la separación de Panamá. Ella era en verdad muy escasa como compensación por esas pérdidas, ya que los derechos reversibles en el ferrocarril de Panamá y las anualidades por cobrar se habían calculado en cincuenta millones. El General Uribe nos cuenta así el desarrollo de la discusión de esta cláusula: “Nuestra primera exigencia fué de cincuenta millones y una renta anual de \$ 250.000 durante cien años; negada, fijamos treinta millones y la misma anualidad durante el mismo tiempo; rehusada, disminuimos éste a cincuenta años; rechazada, nos plantamos varios meses en los treinta millones; declinada también, dijimos veinticinco millones y cinco más con la obligación de invertirlos en sanear y aparejar los puertos de Cartagena y Buenaventura; y como esto tampoco fué admitido, hubimos de aceptar veinticinco millones redondos”.

Esta indemnización fué rudamente atacada en nombre del decoro nacional y de los ideales. Un senador colombiano aconsejaba invertir esa suma en la compra de una extensión de tierra, donde debería colocarse una horca suficiente-

mente elevada, a fin de que en ella se aplicasen el castigo, por su propia mano, los negociadores del convenio, imitadores de Iscariote. En concepto de algunos, recibir dinero a cambio de la integridad y del honor de la patria era una indignidad sin ejemplo. Otros, con un criterio más práctico, conceptuaron que esa indemnización entrañaba en sí misma una satisfacción moral y que las generaciones actuales no tenían el derecho de privar a las futuras de algo que era compensación de las pérdidas sufridas por Colombia.

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

La primera parte de esta cláusula era la más dolorosa, por cuanto con ella Colombia sancionaba la independendencia de su antiguo Departamento, no ganada con sacrificio en luchas cruentas y victoriosas, sino pacíficamente, merced al auxilio extraño y a la traición de algunos de sus hijos. La fijación de los límites se pactó con los Estados Unidos, porque no habiendo Colombia reconocido la soberanía de Panamá, mal podía entrar en negociaciones con ella. Se pensó en Colombia, como objeción a esta cláusula, que Panamá protestaría después y desconocería la limitación de su territorio fijada, sin su concurrencia o consentimiento, por una potencia extraña. (*) Siendo los Estados Unidos los garantes de la independencia de Panamá y dadas las circunstancias que es innecesario mencionar, era moral y materialmente imposible que Panamá desconociera un límite pactado

(*) Efectivamente, el gobierno de Panamá intentó modificar la línea fronteriza estipulada en este tratado; pero el gobierno americano halló infundados sus reclamos. En vista de este rechazo, el ministro panameño en Washington expresó al Secretario de Estado que por "consideraciones de orden superior" se pactaría la línea fronteriza con Colombia en la forma estipulada. Efectivamente, el 20 de agosto de 1924, se firmó en Bogotá el pacto de límites con Panamá, aceptándose la línea convenida entre Colombia y los Estados Unidos.

por aquel gobierno. De otra manera ella perdería la protección americana para reclamar otra frontera.

Tales fueron las estipulaciones del tratado Urrutia-Thompson que fué aprobado por las cámaras legislativas de Colombia el 8 de junio de 1914, después de un largo debate. Desde esa misma fecha principiaron los esfuerzos de Colombia por obtener su ratificación por parte del senado americano. Desde un principio se vio que no era posible obtener las dos terceras partes de los votos requeridos. La cláusula de la satisfacción moral cayó, como se temía, en el campo de la política interna de los Estados Unidos y fué rudamente combatida por la gran mayoría de los diarios republicanos, que veían en esa cláusula una censura a la política de Mr. Roosevelt en Panamá. A este estado de cosas vino a añadirse la guerra europea, que relegó a plano inferior cuestiones de otro orden, como el tratado con Colombia, a pesar de los tesoneros esfuerzos que hacía el presidente Wilson para obtener su ratificación. Tanto él como su Secretario de Estado, Mr. Bryan, trabajaron sin tregua en este sentido, calculando año por año las probabilidades de buen éxito que pudiera tener la aprobación de ese pacto. Como una muestra de este sincero deseo del ilustre presidente, basta recordar la carta que él dirigió al senador Stone, presidente de la comisión de relaciones exteriores del senado, en la cual decía lo siguiente: "El principal argumento en favor del tratado y de su inmediata ratificación es, naturalmente, de que por medio de él procuramos hacer justicia a Colombia y solucionar una larga controversia pendiente que ha originado una infausta interrupción en las relaciones cordiales de las dos repúblicas. En adición a este argumento, que debiera ser concluyente, existe la consideración más obvia de que actualmente necesitamos y probablemente necesitaremos más aún en el futuro, de todos los amigos que podamos granjearnos en la América Central, en donde tántos de nuestros más esenciales intereses están centralizados". El senador Stone compartió las ideas expresadas por Mr. Wilson. Quería él que se prescindiese de la discusión sobre los medios como se adquirió la zona del

canal, a fin de evitar una controversia de carácter partidista, y que sólo se tuvieran en cuenta los propios méritos del tratado. "Importa, agregaba, por razones de comercio, que el pueblo de Colombia y todos los de la América Latina sepan y comprendan que los Estados Unidos desean tratarlos con generosidad y espíritu de justicia, y que anhelamos establecer entre ellos y nosotros una corriente de amistosa cordialidad". (*)

No contento con estos esfuerzos y recomendaciones, el presidente Wilson quiso aprovechar uno de los más solemnes momentos de la historia contemporánea para confesar la culpa de su nación. En su célebre mensaje de la victoria de 2 de diciembre de 1918, leído por él al inaugurar las sesiones del congreso, después de tratar sobre asuntos de la más alta política universal, el presidente Wilson expresó ante el mundo, que lo escuchaba en ese día, la siguiente satisfacción moral que el pueblo colombiano guardará eternamente en su memoria:

"Estando, como estamos, arreglando ahora nuestras relaciones con el resto del mundo, ¿no es acaso de capital importancia el que aclaremos todo motivo de mala inteligencia con nuestros inmediatos vecinos y demos prueba de la amistad que en realidad nos anima? Espero, pues, que los honorables senadores me permitirán hablar una vez más del tratado pendiente de amistad y arreglos con la república de Colombia. Encarecidamente les suplico llegar en asunto tan grave e importante a pronta y favorable solución. Creo que todos ellos estarán de acuerdo conmigo en que el estado a que han llegado hoy día las cosas es el más propicio a obrar en dicho asunto, dado que en él no sólo seremos justos, sino generosos, y nos pondremos a la altura de la nueva era en que felizmente vamos entrando".

(*) La mayoría de las transcripciones que aparecen de aquí en adelante en este capítulo, las hemos tomado de los libros del doctor Antonio José Uribe, eminente internacionalista colombiano, cuya activa e inteligente participación en los arreglos con los Estados Unidos no se puede desconocer sin cometerse una grave injusticia.

En 1919, cuando Colombia se preparaba a celebrar el centenario de la batalla definitiva de su libertad, el senado americano, con pensamiento gentil, estaba listo a discutir y aprobar en tan fausta fecha el tratado con algunas enmiendas aprobadas por el gobierno colombiano. Pero esa esperanza se frustró debido a un decreto sobre petróleos que expidió el gobierno colombiano en esos días. "La norma del decreto, decía el señor Suárez, presidente de Colombia entonces, fué en parte la legislación y decretos vigentes en México sobre la materia, y la fuente jurídica de todo fué el derecho español, cuyo clásico expositor, señor Solórzano Pereira, al calificar las minas como regalías, autoriza para calificar lo que ahora se llama subsuelo como bien de la república".

El senador Lodge hizo aprobar una proposición en que se pedía que el tratado se devolviera a la comisión de relaciones exteriores "por haberse recibido noticia de que Colombia había dictado un decreto semejante al de México, el cual entraña, si se hace efectivo, la confiscación de las propiedades privadas de petróleo". Sugirió así mismo una modificación al tratado en el sentido de que ninguna de las partes contratantes modificara o anulara los derechos de los ciudadanos de la otra sobre propiedades territoriales adquiridas antes de las ratificaciones de dicho tratado.

De acuerdo con esta proposición, el ministro americano en Bogotá solicitó la celebración de un protocolo por el cual se protegiesen los derechos sobre propiedades petrolíferas que sus connacionales hubiesen adquirido en el territorio colombiano. No obstante que prevalecía la creencia de que la aprobación del tratado dependía de la aceptación de dicho protocolo, el congreso colombiano lo rechazó unánimemente con toda firmeza. El gobierno colombiano, en vista de esa actitud, rehusó suscribir aquel documento innecesario por cuanto, como se expresó entonces, los derechos de los americanos en Colombia están protegidos, especialmente, por las disposiciones del tratado de 1846, y en general, por el mandato constitucional que dispone que los derechos adquiri-

dos con justo título con arreglo a las leyes civiles, no pueden ser desconocidos o vulnerados por leyes posteriores.

El gobierno colombiano, aunque podía legalmente derogar su decreto, se abstuvo de hacerlo y dejó que fuera invalidado por la Corte Suprema de Justicia con gran complacencia, como es de suponerse, del señor presidente Suárez, quien, al dictarlo, no imaginó quizás que viniera a estorbar la ratificación de un pacto que bien pudiera llamarse la obra de su cerebro. Y esta complacencia del presidente se puede colegir por un malhadado cablegrama que en aquellos momentos angustiosos dirigió al cónsul en Nueva York, en que le pedía informar a los "interesados influyentes" que aquel decreto "no afectaba derechos adquiridos, pero que había sido suspendido y sería revocado en primera oportunidad". La Corte Suprema declaró, en efecto, inexecutable el inoportuno decreto, el gobierno lo derogó, y el congreso nacional, por último, expidió una ley sobre petróleos que satisfizo las aspiraciones de los magnates petroleros que tenían asiento en el senado americano y quienes hacían depender de este asunto la justicia debida a Colombia.

Resueltas así las dificultades, llegó la administración del presidente Harding, quien recomendó el tratado con Colombia pocos días después de tomar posesión. "La pronta y favorable consideración de ese tratado, decía, sería muy provechosa para promover nuestras relaciones de amistad. Ha habido frecuentes y largas dilaciones en el estudio de ese tratado, hasta el extremo de que se nos haga aparecer como olvidadizos, cuando en realidad no hemos tenido sino la idea de tratar a aquella república hermana con la más cordial consideración. Creo que el tratado revisado es expresión equitativa de nuestra justa y amistosa disposición con la república de Colombia, y me regocijaré de que nuestro ejemplo, al tratar con ella, se convierta en seguridad de aquella prontitud y firmeza y justicia que ha de inspirar nueva confianza en nuestro gobierno y mayor respeto para nuestro propio país".

La discusión del tratado con Colombia en el senado americano suscitó un largo e interesante debate. La mayoría

de los discursos opositoristas tuvieron por objeto demostrar que ese tratado echaría eterno baldón a la memoria del presidente Roosevelt. El pago de la indemnización, decía el senador Reed, "será la confesión de que los Estados Unidos despojaron a Colombia. No puede interpretarse de otro modo. El suprimir de ese tratado las excusas que en él figuraban, no es óbice para que el pago de los veinticinco millones tenga causa justificativa, causa que no puede ser otra que el título de Colombia sobre el canal, y si Colombia tenía título sobre el canal y lo violamos, claro es que cometimos una mala acción. Si el dinero se paga por otros motivos, con ello defraudaréis deliberadamente al pueblo de los Estados Unidos veinticinco millones para dárselos a otro país". El senador Johnson dijo que "la indemnización es la escritura de la propia infamia y el propio deshonor de los Estados Unidos", concepto que puede llamarse un plagio de las palabras del mismo Mr. Roosevelt cuando afirmó que "el pago solamente puede justificarse reconociendo que los Estados Unidos desempeñaron el papel del ladrón o el de quien recibe mercancías robadas". El senador Knox sostuvo la curiosa tesis de que su país debía indemnizar a Colombia, no por lo que ella hubiera perdido con la separación de Panamá, sino por lo que los Estados Unidos habían ganado al celebrar el tratado Hay-Bunau Varilla, incomparablemente más ventajoso para ellos que el Hay-Herrán. Decisivo fué el entusiasta apoyo que a última hora prestaron al tratado dos hombres altamente influyentes y que hasta entonces lo habían fuertemente impugnado: el secretario Fall y el senador Lodge. Los intereses petroleros que poderosas compañías americanas tenían o esperaban adquirir en Colombia obligaron a cambiar de opinión a estos dos distinguidos personajes. El secretario Fall, en carta dirigida al senador Lodge y leída por éste en el senado, después de manifestar que Colombia "poseía los más ricos yacimientos petrolíferos del mundo" declaraba paladinamente que el tratado que se discutía era prelude de otro por el cual Colombia daría a los Estados Unidos una opción para construir un canal por la ruta del Atrato, especiales facilidades para la explotación del petróleo y otras no menos valiosas conce-

siones. Su cambio de actitud dio ocasión para que, cuando se discutían los famosos escándalos del *Teapot Dome*, se pretendiera implicar a Colombia, acusándola de haber sobornado al hoy convicto ex-secretario y senador para obtener la ratificación del tratado. La investigación oficial demostró claramente lo infundado de esta sospecha. Razones de diverso orden obraron en el ánimo de los senadores americanos para votar en favor de la ratificación del tratado con Colombia; pero la mayoría de ellos lo hicieron con el convencimiento de que él borraba en lo posible la mancha que arrojaba sobre la historia de los Estados Unidos la separación de Panamá. El tratado fué aprobado el 20 de abril de 1921 con 69 votos contra 19. Dicha aprobación llevóse a efecto con las siguientes tres importantes enmiendas:

Eliminación del artículo primero, o sea la supresión de la satisfacción moral. "Esta enmienda, decía el informe de la comisión del senado colombiano, obedece, principalmente, a cuestiones de política interior de aquel país, y en general, porque allí se estima que implica una humillación para el pueblo americano. Pero, para los fines morales y para la historia, en defecto de aquella cláusula, subsisten, en toda su fuerza, proclamando elocuentemente, ante Dios y ante los hombres, ante las generaciones actuales y futuras, ante el mundo entero, la injusticia con que un gobierno de la gran democracia americana arrebató a Colombia la mejor porción de su territorio, subsisten, repetimos, en todo su vigor, el memorandum del ministro plenipotenciario, señor Du Bois, presentado en 1913, en nombre del gobierno republicano del señor Taft; la nota inicial del ministro plenipotenciario, señor Thompson, en octubre del mismo año de 1913, presentada en nombre del gobierno demócrata del señor Wilson; las cartas, declaraciones y mensajes, por todo extremo expresivos, del mismo egregio presidente Wilson; las manifestaciones en igual sentido del eminente senador Stone, quien, por su ilustración, rectitud y sabiduría, presidió honrosamente la comisión de relaciones exteriores del Senado, y subsistirá también el texto primitivo del tratado de 6 de abril, con su valor de hecho cumplido e irrevocable.

Además, los derechos preferenciales que se nos reconocen, cual si fuésemos condueños en el canal y en el ferrocarril de Panamá, y la indemnización de veinticinco millones de pesos oro, están proclamando y proclamarán siempre, en aquel pacto memorable, que los poderes públicos de la más grande y poderosa nación del Nuevo Mundo, inclinándose ante la evidencia, rindieron, de modo solemne, tributo a la justicia de la causa de una nación débil, como Colombia, y que han querido, en nombre del pueblo que representan, darle las reparaciones y compensaciones posibles por el grande e inmerecido agravio que algunos de sus hombres le infirieron”

La segunda importante modificación consistió en suprimir del artículo segundo del texto primitivo, la frase “aún en el caso de guerra entre Colombia y otro país”, de manera que esta cláusula quedó así: “La República de Colombia podrá transportar, en todo tiempo, por el canal interoceánico, sus tropas, materiales de guerra y buques de guerra, sin pagar derecho a los Estados Unidos”. Habiendo suprimido el senado americano la frase arriba copiada, y habiendo expresamente declarado que “el paso libre por el canal de Panamá no tendrá aplicación en el caso de guerra entre Colombia y otro país”, esta cláusula, tal como fué aclarada por el gobierno de los Estados Unidos, significa, a pesar de su sentido literal, que la exención de derechos sólo es aplicable en tiempo de paz, y que en tiempo de guerra Colombia deberá pagar los impuestos de tránsito por el canal, de conformidad con el principio de igualdad y neutralidad estipulado en el tratado Hay-Pauncefote.

La exigua indemnización, equivalente, según la despectiva frase del senador McCumber, “a la mitad del costo de un acorazado”, fué objeto de la tercera modificación. Esa suma debería pagarse en contados anuales de cinco millones y debería ser destinada principalmente, según lo insinuó el gobierno americano, a la realización de obras públicas y mejoras de los medios de transporte. El gobierno americano aparentemente dio crédito a los rumores propalados por la prensa colombiana de oposición de que ese dinero tendría

una aplicación inhonesta en manos de ciertos políticos sin escrúpulos.

El debate de estas modificaciones en el congreso colombiano fué largo y acalorado. El doctor José Vicente Concha, ex-presidente de la república y jefe del partido conservador, dejó su residencia de Roma, en donde desempeñaba el cargo de embajador ante la Santa Sede, y regresó a Bogotá a ocupar una curul en la cámara de representantes con el exclusivo fin de combatir esas enmiendas con todo su prestigio político y avasalladora elocuencia. En su concepto, eliminar la cláusula esencial de la reparación moral equivalía a confundirla con la de la indemnización que, “aún siendo millones no alcanzarían a redimir la infamia de vender por ellos el territorio nacional”. El General Benjamín Herrera, jefe indiscutible del partido liberal, unió sus fuerzas a las de su antiguo adversario, secundados ambos por jóvenes parlamentarios, fogosos y elocuentes. El presidente Suárez se hallaba bajo el fuego de una violenta oposición en la cámara que, conociendo su vehemente interés patriótico de obtener la aprobación del tratado, lo amenazó con posponer indefinidamente su discusión, a menos que hiciera dejación del mando. Con gesto verdaderamente republicano, el eximio mandatario accedió a lo que se le exigía, a fin de que su presencia al frente del gobierno no fuera a privar a Colombia de las ventajas de esa negociación. A pesar de la calidad, elocuencia y energía de sus impugnadores, el tratado fué aprobado merced a la hábil y recia batalla parlamentaria que libró en su defensa el doctor Enrique Olaya Herrera, encargado, con este exclusivo objeto, del ministerio de relaciones exteriores. El resonante y completo triunfo que obtuvo en ese puesto de combate le hizo merecer el de ministro plenipotenciario en Washington, en donde ha continuado, con el acierto que caracteriza sus actos, la tarea de estrechar las relaciones de cordial amistad con los Estados Unidos, las cuales, como él lo hizo ver en aquella memorable ocasión, son de primera necesidad para la prosperidad y porvenir de Colombia.

Espíritus suspicazmente celosos de la soberanía de Colombia creyeron percibir, detrás de ese pacto, secretos embrollados, compromisos en los que quedaba coartada la autonomía de la república. Se dijo, por ejemplo, que Colombia había vendido por veinticinco millones su derecho de legislar sobre petróleos. El doctor Carlos A. Urueta, ministro de Colombia en Washington, a cuyo tacto, inteligencia y patriotismo se debe el triunfo diplomático de esta negociación, aseguró que ella no tenía otro objeto que el restablecimiento de las relaciones de cordial amistad, fundada en equidad y justicia, con los Estados Unidos. Esta afirmación franca y categórica ha quedado ampliamente demostrada con los hechos posteriores. Colombia ha cambiado su legislación petrolera desde entonces, y actualmente se halla este asunto bajo el régimen de una ley de emergencia que por cierto no satisface las aspiraciones de los magnates americanos de esa industria. El gobierno colombiano, con el concurso de técnicos de diferentes nacionalidades, ha dictado una ley definitiva sobre petróleo que será sometida a la consideración del congreso en sus sesiones de este año. Este mismo gobierno declaró caduca por incumplimiento una de las más ricas concesiones petroleras del país, en la cual, se ha afirmado, poseían derechos de propiedad algunos influyentes personajes de la política de los Estados Unidos. La intervención intentada en este asunto por el ministro de los Estados Unidos fué rechazada de plano por el gobierno colombiano con la firmeza que debe caracterizar a toda nación consciente de sus derechos y prerrogativas. Estos hechos demuestran que el tratado con los Estados Unidos no contiene otros compromisos para Colombia que los que aparecen claramente en sus estipulaciones y que él no tuvo otro objeto que restaurar la antigua amistad entre los dos países poniendo punto final a la dolorosa diferencia creada por la separación de Panamá.

Como una manifestación de la nueva era de amistad que se había inaugurado, el General Pedro Nel Ospina, en su carácter de presidente electo de Colombia, hizo una visita de cortesía a los Estados Unidos, en donde fué objeto,

como homenaje al país desagraviado, de una de las más efusivas y cordiales demostraciones que los altos círculos oficiales y sociales americanos hayan dispensado a huésped alguno de la América Española. Durante su administración, el presidente Ospina, como una deferencia hacia los Estados Unidos, contrató una misión de financistas con el objeto de que asesoraran a su gobierno en la implantación de modernos sistemas fiscales y bancarios. Esta misión, presidida por el profesor E. W. Kemmerer, de la Universidad de Princeton, no fué, como se ha afirmado, impuesta por los Estados Unidos, sino espontánea y libremente contratada por Colombia, como lo ha sido después por numerosos países.

El 8 de mayo de 1924 los ministros de Colombia y Panamá en Washington, con la mediación amistosa del secretario Hughes, firmaron el acta por la cual la primera reconoció a la segunda como nación independiente, estableciendo las relaciones diplomáticas entre los dos países y conviniendo ambas en acreditar sus respectivos ministros, con el fin de celebrar los tratados de límites, paz y amistad, así como los destinados a arreglar lo relativo a sus obligaciones pecuniarias.

El 3 de noviembre del año citado, como melancólico epílogo a la historia que queda relatada, la bandera de Colombia se izó en el Capitolio Nacional de Bogotá para celebrar por la primera vez la fecha, hasta entonces para ella luctuosa, en que Panamá, con el concurso extranjero, proclamó su independencia y entró a formar parte en la familia de naciones.

XVI

EL NUEVO CANAL INTER-OCEANICO

En virtud del tratado Bryan-Chamorro, celebrado en 1914, Nicaragua, por la suma de tres millones de dólares, concedió a perpetuidad a los Estados Unidos derechos exclusivos de propiedad para la construcción de un canal interoceánico por cualquiera ruta dentro de su territorio. De acuerdo con lo ordenado por el congreso americano en sus sesiones a fines de 1929, un cuerpo de ingenieros militares se halla actualmente haciendo sobre el terreno los estudios científicos para determinar el costo y la practicabilidad del canal por aquella región. Esta comisión de ingenieros tiene un plazo de dos años para completar sus estudios y hacer las recomendaciones que juzgue convenientes.

¿Cuáles son las razones que tienen los Estados Unidos para proyectar otro canal interoceánico? No es quizás aventurado suponer que ellas son de carácter estratégico. El canal de Panamá ha sido llamado “el talón de Aquiles de la marina americana”, y expertos militares han declarado que una bomba explosiva puede en pocos minutos entorpecer por largo tiempo el tránsito del mismo. En repetidas maniobras militares, el canal de Panamá ha sido teóricamente destruído. Por otra parte, la necesidad comercial de otro canal es relativamente nula si se tiene en cuenta que el de Panamá sólo se da al servicio público durante las doce

horas del día, y que convenientemente iluminado, como lo han sugerido algunos expertos, podría utilizarse durante las doce horas de la noche, duplicando con ello su capacidad de tránsito que aún, en las presentes circunstancias, no ha llegado todavía a su máximo. A este proyecto se le ha hecho la objeción de que el volumen de agua disponible actualmente en Panamá no sería suficiente para atender a las necesidades del tránsito si, como fundadamente se prevé, continúa aumentando en lo futuro en la proporción de los últimos años. Pero a esto se ha replicado que con la construcción de nuevas represas y de otras obras de un costo relativamente bajo la capacidad del canal podría fácilmente dar abasto a la necesidad que se contempla.

Aunque no se debe anticipar opinión alguna sobre la practicabilidad de la ruta de Nicaragua, sí se puede afirmar, basándose en los informes de las diferentes comisiones ístmicas que la estudiaron en tiempo atrás, que el canal no podrá construirse a nivel, que tendrá más esclusas y más curvas que el de Panamá y que presenta otros serios obstáculos, como la navegación del tormentoso lago de Nicaragua y el peligro de la actividad volcánica de la región por donde se ha de construir. Su longitud, más del doble del de Panamá, requerirá el triple de tiempo en atravesarlo, no disminuyendo apreciablemente, en consecuencia, el que hoy se emplea de una a otra costa de los Estados Unidos.

Profundo interés ha despertado en Colombia el proyecto que recientemente ha patrocinado el contra-almirante Colby M. Chester, de la armada de los Estados Unidos, de quien dice la prensa que ha sometido al departamento de marina de su país un plan para la construcción de un canal por el río Atrato, en el territorio colombiano del Chocó, en preferencia al de Nicaragua. Mr. Chester, célebre por su afortunada participación en las concesiones petroleras de Turquía, que él ganó para su patria en competencia con la diplomacia inglesa, es un hombre de grandes conocimientos en la materia por haber tenido conexión con los trabajos del canal de Panamá cuando se hallaba bajo la dirección de Lesseps.

Aunque el contra-almirante no ha indicado la ruta que debería seguir dicho canal, parece que se refiere al proyecto Atrato-Napipí, estudiado en 1870 por Richard O. Selfridge, jefe de una comisión oficial americana que tenía instrucciones para hacer un estudio del golfo de Urabá y determinar el punto donde pudiera excavarse un canal interoceánico. Después de un estudio del asunto, Selfridge llegó a la conclusión de que el río Atrato se adaptaría admirablemente al objeto que buscaba. "Nadie que haya visitado este río,—dice,— y que haya navegado por sus aguas, como yo lo he hecho, puede dejar de sentir admiración por esa poderosa corriente de agua, o no comprender que fué creada por el Todopoderoso para servir a la economía del mundo en una forma más efectiva que en el transporte de las pequeñas embarcaciones, únicas que ahora surcan sus aguas". Y luego añade: "Los rasgos generales de esta ruta demostrarán que ese es el camino buscado durante tantos años, más corto que cualquiera otro del continente; libre de dificultades técnicas y de un costo inferior al de cualquiera de las rutas rivales". Selfridge sometió a la consideración de su gobierno tres planes diferentes para la construcción de un canal por esta ruta. Uno de ellos era a nivel del mar, construyendo para ello un túnel de tres millas al través de la cordillera en vez de una serie de compuertas.

El contra-almirante Chester ha declarado que la practicabilidad científica de este proyecto le sorprendió cuando en 1927 visitó en Francia el famoso túnel del Rove, entre el puerto de Marsella y el lago de Berra, que mide cuatro y media millas de largo, 72 pies de ancho y 52 de alto, obra que le inspiró su carta al secretario de marina, recomendándole el estudio de la vía del Atrato. Calcula él el costo total de la obra en unos doscientos millones de dólares, en vez de los mil o más millones de dólares a que dice ascenderá la de Nicaragua. El sugiere que Colombia construya esa vía con fondos que le den en préstamo los Estados Unidos, reteniendo éstos la mitad de la obra, la cual sería administrada por una junta internacional de ambos países.

El Chocó es una de las regiones más interesantes de la América, no tan sólo por las posibilidades que brinda para la comunicación interoceánica, sino también por la parte importante que desempeñó en la historia de la conquista española. El río Atrato, (*) que la baña de sur a norte, tiene la singular distinción de marcar el límite geográfico de la garganta ístmica del continente y, por consiguiente, la frontera entre la América del Sur y la Central. Fué Vasco Núñez de Balboa el primero que, en busca del fabuloso templo de oro de Dabeiba, remontó sus corrientes hasta la desembocadura del río Opogodó, en cuyo viaje, según varios historiadores, contrajo matrimonio con la hija de uno de los caciques que habitaban aquellas comarcas. A orillas del Atrato se fundó, en 1509, la primera ciudad del continente, a la que, en honor de la Virgen que se veneraba en Sevilla, se le dio el nombre de Santa María de la Antigua. Los vestigios de esta interesante ciudad acaban de ser descubiertos por misioneros católicos. De Santa María salió Balboa al descubrimiento del grande océano. Allí concibió Pizarro la idea de su expedición al sur que lo condujo a la conquista del Perú. No lejos de esta ciudad estaba situada Acla, en donde se cometió el crimen de la decapitación de Balboa, que le mereció a su perpetrador Pedrarias el sobrenombre de "Sanguinario". Al noroeste de Acla se halla la bahía de Caledonia, célebre por el frustrado intento de colonización de los escoceses que hemos relatado en el capítulo tercero de este libro. El Chocó es una de las regiones mineras más ricas de Colombia y ocupa hoy el primer lugar en el mundo como productora de platino.

El Chocó ha sido generosamente dotado por la naturaleza de numerosas vías fluviales en las que se ha visto la posibilidad de construir canales interoceánicos. Referencia hemos hecho, en la nota primera del capítulo cuarto, del

(*) Este río, después de llevar los nombres de Río Grande del Darién, Río del Chocó y Río Dabeiba, vino finalmente a llamarse Atrato, una corrupción de *Abstract*, nombre que los escoceses le dieron por las facilidades que les brindaba para su comercio de contrabando.

famoso canal de Raspadura mencionado por Humboldt y por donde pasó el primer barco de uno a otro océano. No menos de diez rutas diferentes de comunicación se han señalado en esta interesantísima región colombiana. Sin embargo, solamente dos de ellas parecen ser las científicamente apropiadas a las necesidades modernas y para ambas rutas se aprovecha el curso del Atrato. Este río, considerado como uno de los más profundos del Continente, es navegable por trasatlánticos hasta la desembocadura del río Murri, en cuyo trayecto se dice tiene una profundidad mínima de cincuenta pies. (La profundidad mínima del canal de Panamá es de cuarenta pies). Las dos rutas se hallan comprendidas en esta extensión y se refieren al Napipí y Truandó, ríos tributarios del Atrato.

El proyecto Atrato-Napipí, recomendado por Selfridge y ahora por Chester, fué sugerido primeramente por el citado Humboldt. El río Napipí, que nace a unos dos kilómetros de la costa del Pacífico, frente a la bahía de Cupica, es en parte navegable. El istmo de su nombre tiene una altura de ciento cincuenta y dos metros y es la parte que Selfridge sugirió se atravesase por medio de un túnel de tres millas, al terminarse el cual quedarían los barcos a tres cuartos de milla de la costa.

El segundo proyecto es el Atrato-Truandó recomendado altamente, primero por Trautwine, y después por Nataniel Michler, jefe de una comisión científica enviada en 1860 a estudiar la practicabilidad de un canal interoceánico por el Chocó, en virtud de una resolución del senado americano. Después de referir todos los esfuerzos que hizo en dicha región para encontrar la ruta que buscaba, Michler escribe: "Dirigí mi atención hacia los ríos que corren al lado izquierdo del Atrato, entre las cabeceras de éste y el Truandó. No omití ningún esfuerzo en estas direcciones, ni economicé gasto ni recursos científicos, pero frustrado otra vez mi intento, volví de nuevo al Truandó, convencido de que allí, o en ninguna otra parte de la América Central, se encontraban las posibilidades para un canal marítimo... Franklin no se deleitó más cuando arrebató el rayo a las nubes, ni Colón cuando

descubrió la América, de lo que yo cuando los cálculos instrumentales demostraron que los dos océanos podían unirse, y que toda la ciencia, la industria, empresas y gasto prodigados en este gran campo de investigación, no se habían agotado en vano! Michler presentó a la secretaría de guerra de su país un extenso y documentado informe, en el que se sugirió por primera vez la construcción de un túnel que conectara el Truandó con la costa del Pacífico. Michler llama al Atrato “noble río, capaz de llevar en sus aguas las más grandes flotas del mundo civilizado”.

El señor Jorge Alvarez Lleras, en su libro *El Chocó*, nos describe así esta ruta: “En el río Juradó, en el punto en que se aparta el camino que va por los altos del Aspave a los embocaderos de los ríos Sambu y Balsas, que caen en el golfo de San Miguel, hay una quebrada, la cual se sube como por espacio de diez kilómetros en pequeñas canoas, para llegar a un istmo de cinco kilómetros, cuya altura sobre el nivel del mar se estima en ciento cincuenta metros. Sigue después por más de cinco kilómetros la quebrada llamada Travesía, que desagua en el río Truandó. De ahí a un salto poco notable hay veinticinco kilómetros, y después sigue el río más navegable como por espacio de cuarenta kilómetros, hasta el lugar llamado Cabeceras de los Bracitos, en donde se divide en varios caños y corre por entre selvas y por anegadizales por una extensión de veinticinco kilómetros, hasta que en medio de un terreno pantanoso y anegado, se parte en dos brazos: uno que va a unirse a las aguas del Saloquí; y otro que es el principal, cuyo curso es de treinta y cinco kilómetros y vierte al Atrato”.

Trascribe el señor Lleras el concepto de Codazzi, enteramente adverso a la practicabilidad de un canal por esta ruta, concepto que como anota el mismo ingeniero colombiano, está en desacuerdo con el de Trautwine, quien en 1854 exploró esa ruta con el fin de ver si por allí se podía llevar a efecto la apertura del canal interoceánico. Después de anotar que el señor Trautwine se mostró muy optimista respecto de este proyecto, pregunta el señor Lleras: “No será de gran peso al respecto la opinión de uno de los mejores ingenieros

norteamericanos, autor del primer puente de Brooklyn y de la cartera científica más autorizada que jamás se haya publicado?"

El contra-almirante Chester trata de someter la ruta del Atrato a la consideración del congreso. El gobierno americano se abstendrá de formular cualquiera recomendación mientras los ingenieros que actualmente estudian la ruta de Nicaragua no rindan sus informes. Ellos, sin embargo, no tienen limitado su campo de acción a la ruta centroamericana, pues se hallan autorizados para examinar la practicabilidad de otras vías. Por lo pronto, sólo se piensa en Nicaragua, y solamente que el informe de los ingenieros fuera desfavorable se le daría seria consideración al proyecto del Atrato.

Si esta circunstancia se presentara, ¿cuál sería la actitud que asumiría Colombia? Recordando su triste experiencia en Panamá, ¿cerraría la puerta a toda negociación, temerosa de una nueva mutilación de su territorio? (*) Juzgando por lo que ha dicho la prensa colombiana en relación con el anterior proyecto, se puede prever que ella no sería adversa a entrar en una negociación de esta clase. En este supuesto, ¿cuáles serían las condiciones bajo las cuales Colombia concedería a los Estados Unidos el derecho de excavar un canal por el Atrato? Hé aquí planteado un magno problema de incalculables consecuencias para el futuro de la república.

A nuestro modo de ver, habría en esta materia dos puntos altamente importantes que podrían presentar dificultades serias para llegar a un acuerdo entre los dos países. El primero se refiere a cuestiones de soberanía. Tenemos el firme convencimiento de que el pueblo colombiano no aceptaría bajo ningún pretexto pacto alguno que afectara en lo mínimo la soberanía política y la jurisdicción de Colombia sobre el territorio por donde se haya de construir el

(*) Según leemos en un diario de Colombia, la muerte del doctor Concha, ocurrida recientemente en Roma, se atribuye a la dolorosa impresión que le causó la noticia de este proyecto que él consideraba como de amenaza vital para Colombia.

canal. La conservación del orden y la paz, así como la administración de justicia en la zona de concesión estarían, pues, de manera irrestricta bajo la jurisdicción de las autoridades colombianas. Colombia exigió insistentemente esta condición cuando se negociaba el tratado Hay-Herrán, cuyas estipulaciones violatorias de este principio fueron causa determinante de su rechazo. Colombia tendría hoy más fundado derecho, si cabe, en exigir el respeto integral de su soberanía. En aquel tiempo ella presentaba al mundo el triste espectáculo de un país flagelado por frecuentes y devastadoras guerras intestinas. Hoy, después de veintiocho años de paz pública firmemente cimentada, ella se ha acreditado como una democracia modelo, estricta cumplidora de todos sus deberes. En los tratados de 1869 y 1870, el gobierno de los Estados Unidos aceptó que Colombia conservase su plena soberanía y jurisdicción sobre el canal y territorios adyacentes. En las presentes circunstancias ellos no podrían fundadamente exigir ni Colombia aceptar estipulaciones contrarias a este principio.

El segundo importante punto de esta posible negociación se relacionaría con la protección del canal. La doctrina tradicional de Colombia ha sido la de la absoluta neutralidad, doctrina sustentada por el presidente Wilson en un discurso al senado americano (22 de enero de 1917): "Todos los pasos marítimos deben ser libres de hecho y de derecho. La libertad de los mares es el *sine qua non* de la paz, de la igualdad y de la cooperación entre las naciones". La solución en teoría consistiría en asegurar la neutralidad del canal mediante la protección conjunta de las grandes potencias, de acuerdo con Colombia. Pero ya se ha visto atrás cómo se opusieron los Estados Unidos cuando ella, basada en pactos conocidos, quiso realizar esta bella aspiración. Colombia misma, plegándose a la realidad de los hechos, aceptó en los tres fracasados convenios con los Estados Unidos, el principio general de la protección del canal por fuerzas americanas. Hoy como entonces, ella sería impotente para cumplir con eficacia esta importante obligación. La solución de este delicado punto consistiría quizás en

colocar el supuesto canal bajo la protección de los Estados Unidos, en más o menos la misma forma en que estuvo el Istmo bajo el tratado de 1846, adoptándose para ello, con algunas modificaciones, el artículo 23 del tratado Hay-Herrán que el doctor Concha consideró como una correcta y satisfactoria interpretación del violado pacto. (Una síntesis de este artículo la hallará el lector en el capítulo undécimo de esta obra).

Llegándose a un acuerdo en estos dos principales puntos, la negociación que se iniciara sobre esta materia no presentaría mayores dificultades, pues es de suponerse, teniendo en cuenta la cordial amistad que hoy felizmente existe entre los dos países, que ellos se inspirarían en un sentimiento de equidad, basado en las conveniencias que uno y otro derivarían de obra semejante.

Colombia no debería rechazar de plano la oferta que en el supuesto evento le hicieran los Estados Unidos. Ello podría causarle mayores sacrificios que los que con su rechazo trataría de evitar. La teoría de la expropiación por causa de utilidad universal no ha sido derogada. Rechazar a los Estados Unidos equivaldría, por lo menos, a renunciar a la idea de abrir un canal interoceánico por territorio colombiano. Porque ese canal lo construyen los Estados Unidos, o no se construye jamás. Colombia se halla materialmente imposibilitada, y lo estará por muchos años más, de acometer con sus propios recursos una obra de tal magnitud, y los Estados Unidos no permitirían que ella cayese bajo influencias de capital europeo. Aún en estos casos, ese canal quedaría virtualmente bajo la protección armada de los Estados Unidos, según la política preconizada al respecto por el secretario Hughes en las siguientes palabras de un discurso que pronunció en la *American Academy of Science* cuando se celebraba el centenario de la doctrina de Monroe: "Hemos establecido una vía acuática entre los océanos Atlántico y Pacífico: el canal de Panamá. Además de obvias consideraciones comerciales, la adecuada protección del canal, —su completa inmunidad contra cualquier dominio adverso,— es esencial para nuestra paz y seguridad. Te-

nemos el propósito de salvaguardar el canal de Panamá en cualesquiera circunstancias. Igual actitud adoptaremos respecto de cualquiera otro canal que pueda construirse entre los dos océanos. Disturbios en la región del Caribe son, por consiguiente, de interés para nosotros, no con fines de dominio sobre otros países, sino para tener la certeza de que nuestra propia seguridad se halla libre de amenaza”.

En las últimas palabras del párrafo transcrito se palpa la amenaza de la intervención americana en los países de la llamada “región del Caribe”. Este principio de intervención, en desacuerdo con el de la perfecta igualdad de las naciones, fué objeto de una acalorada e interesante discusión en la conferencia Pan Americana de la Habana, ante la cual se sometió la siguiente proposición acordada por la Junta de Jurisconsultos de Río de Janeiro: “Ningún estado debe intervenir en los asuntos internos de otro”. Todos los delegados hispanoamericanos, con excepción del de Cuba, señor Orestes Ferrara, condenaron, en términos inequívocos y elocuentes, el principio de intervención. Si la proposición sometida a la consideración de aquella Conferencia no fué aprobada, ello se debió a las decisivas influencias y habilísimas maniobras parlamentarias del jefe de la delegación americana, Mr. Hughes, quien logró dividir a los delegados hispanoamericanos en torno del procedimiento como debería adoptarse el principio internacional de la no intervención.

¿En cuáles circunstancias los Estados Unidos se reservan el derecho de intervenir en los asuntos internos de otros países? Fué el presidente Roosevelt el primero en enunciarlas. En su mensaje de 2 de diciembre de 1902, dijo: “Ninguna nación de América debe abrigar el más ligero temor de una agresión de parte de los Estados Unidos. Importa que cada una mantenga orden dentro de sus fronteras y cumpla sus obligaciones con los extranjeros. Obtenido esto, ellas pueden descansar tranquilas en que, fuertes o débiles, no tienen que temer intervenciones extrañas”.

Mr. Hughes expresó esas mismas ideas en la citada Conferencia. “Respetaremos la independencia de otros países

mientras en ellos reinen el orden y la paz; pero como no podemos permitir focos de intranquilidad en nuestra zona de influencia, nos encargaremos de fortalecer la estabilidad". Esta llamada "zona de influencia" es la que rodea el canal de Panamá, en cuya defensa y seguridad basan los Estados Unidos su principio de intervención. El canal de Panamá ha afectado el Derecho Internacional en el continente americano casi en la misma forma como el canal de Suez lo ha afectado para el Egipto y otros países vecinos. El Egipto perdió su libertad a causa del canal; Panamá aparentemente ganó su libertad por la misma causa. La situación jurídica de uno y otro país es en la actualidad muy semejante. Panamá, como el Egipto, tiene todos los derechos de un país libre, pero con algunas modificaciones. Los Estados Unidos y la Gran Bretaña se reservan el derecho de velar por la seguridad de sus respectivos canales. Como consecuencia de esto, los Estados Unidos y la Gran Bretaña asumen la protección de Panamá y Egipto contra toda agresión o intervención extranjera, reservándose, en uno y otro caso, el exclusivo derecho de velar por los intereses de los extranjeros. No es, pues, de extrañar que ante la situación excepcional que afronta, Panamá celebrara en 1926 un nuevo tratado en sustitución al Hay-Bunau Varilla, en el cual se establece una alianza ofensiva y defensiva con los Estados Unidos, dándoles a éstos, en caso de un conflicto internacional, el completo dominio sobre todo el territorio panameño. Este tratado, rechazado violentamente por el pueblo panameño, no es, sin embargo, sino el reconocimiento de una dura y permanente realidad.

Colombia está absolutamente libre de una intervención y no admite siquiera la posibilidad de que este peligro pueda amenazarla. El sentimiento colombiano es enérgicamente opuesto a este principio. Colombia es hoy un país democráticamente bien organizado, con su paz interna perfectamente cimentada. En este sentido bien pudiera servir de modelo a numerosos países de uno y otro continente. Colombia carece hoy de problemas internacionales, y así tampoco ningún peligro exterior la amenaza. Haciendo uso

solamente de los medios civilizados de la negociación directa, de la mediación y el arbitraje, ha dirimido todas sus cuestiones fronterizas. Ella, pues, se presenta al mundo como un país pacífico, estrictamente cumplidor de sus deberes tanto internos como externos. El peligro de una nueva desmembración es aún más remoto pues, como lo apunta Baldomero Sanín Cano, "la amenaza del imperialismo saxoamericano, después de la usurpación del Istmo, es, hasta hoy, a lo menos para Colombia, tan sólo una amenaza, contra la cual ha creado defensas la política moderna, por medio de normas jurídicas e instituciones internacionales, de algunas de las cuales ha venido a formar parte. En el estado presente de la conciencia universal, ninguna nación regida por hombres dignos está en peligro de recibir ofensa, como el desmembramiento de su territorio, si tiene la voluntad de conservarlo. Hay tribunales dignos de respeto universal, a los cuales puede acudir para defenderse".

Las relaciones diplomáticas de Colombia con los Estados Unidos deben tener como base fundamental la franqueza. Los americanos aman esta virtud, que ellos consideran como sinónimo de honradez. Todavía no han leído ellos a Maquiavelo ni saben de diplomacia florentina llena de encrucijadas o estratagemas. Aún en sus agresiones son francos. Un no rotundo a toda extraña pretensión, sin vacilaciones y sin miedo. Un sí afirmativo para cumplir estrictamente con la palabra empeñada, sin tratar de eludir el compromiso con distingos escolásticos o sutilezas metafísicas. Pero esas relaciones deben estar coronadas con la dignidad. Los Estados Unidos no aman las actitudes humillantes. Ningún pueblo varonil las ama. Por eso, si esa política debiera tener un lema que condensase esa aspiración, ninguno más apropiado que la frase que Miramón dirigió al emperador en el patíbulo de Querétaro: "De pie, señor, de pie!" Este sentimiento recibiría sus más sinceros aplausos en las conciencias de todos los hombres dignos que encierra la gran democracia de Washington y de Lincoln.

FIN

INDICE

- I. EN BUSCA DEL ESTRECHO.—Esfuerzos por buscar una nueva ruta hacia el Oriente.—Vasco de Gama.—Cristóbal Colón.—El descubrimiento del mar del Sur.—El primer camino interoceánico.—Magallanes.—Gil González Dávila.—Esfuerzos de Hernán Cortés.—Verrazzano.—El cómico incidente de Esteban Gómez.—Conjeturas sobre el estrecho de Magallanes. 13
- II. EL PRIMER PROYECTO DE CANAL.—Las cuatro grandes rutas para un canal.—El primer proyecto de canal.—Esfuerzos de España.—Se ordena el estudio de la ruta de Panamá.—Concepto de Andagoya.—López de Gómara.—Felipe II prohíbe la discusión del proyecto. Amonestación del padre Acosta.—Samuel de Champlain. Estrechos imaginarios.—El paso del Noroeste y los exploradores ingleses. 24
- III. INGLATERRA, RIVAL DE ESPAÑA.—Antagonismo de Inglaterra.—Cromwell.—Morgan saquea a Panamá. Excursiones piráticas.—El proyecto de colonización escocesa en el Darién.—Funesto resultado de las expediciones.—Colonias inglesas en Centro América.—Nelson.—El Almirante Vernon.—Disputa entre Inglaterra y España sobre la costa Mosquitia.—Tratados. 36
- IV. PROYECTOS PRACTICOS.—Se consideran en España nuevos proyectos de canal.—Las publicaciones de Humboldt.—Los esfuerzos de Bolívar.—Admirable profecía de Goethe.—Un proyecto holandés.—Napoleón III. . . 48

- V. LOS ESTADOS UNIDOS E INGLATERRA.—Inglaterra trata de ejercer un protectorado sobre la costa Mosquitia.—La ocupación de San Juan del Norte.—La actitud del presidente Polk.—Exacerbación de los Estados Unidos.—Tratados con Nicaragua.—Tratado Clayton-Bulwer.—Tratados de Comayagua y Managua.—La Honduras Británica 57
- VI. EL ISTMO DE PANAMA.—Panamá en la época colonial.—La guerra de la independencia de la América española.—Se constituye la Gran Colombia.—Panamá proclama su independencia.—Se disgrega la Gran Colombia.—Primer intento separatista de Panamá.—La muerte de Bolívar.—Nuevo intento separatista en Panamá.—La República del Istmo y el General Tomás Herrera.—La idea federalista en Colombia.—La guerra de 1860.—Intentan separarse varios Estados colombianos.—La constitución de Rionegro.—Escándalos políticos de Panamá. La obra de Núñez.—Se reasume la forma unitaria de gobierno.—Conceptos sobre el tratamiento que Colombia dio a Panamá. 66
- VII. LA PROTECCION DEL ISTMO.—Colombia intenta la protección inglesa sobre el Istmo.—Agresiones inglesas en Sur América.—El Tratado de 1846 entre Colombia y los Estados Unidos.—La cláusula de protección y garantía. Concepto del Presidente Polk.—El trágico incidente de **La Tajada de Sandía**.—Pretensiones americanas. Desembarcos de fuerzas americanas en el Istmo.—Interpretación al respecto del tratado.—El incendio de Colón. Actitud de los Estados Unidos en la guerra colombiana de 1885.—Mensaje del presidente Cleveland.—Resumen de lo que disponía el tratado.—Nueva política de los Estados Unidos en relación con el canal interoceánico. Fracasa la tentativa de obtener una garantía colectiva de neutralidad sobre el Istmo.—Notas del secretario Blaine. 79
- VIII. ESFUERZOS DE COLOMBIA POR LA VIA INTER-OCEANICA.—La historia del ferrocarril de Panamá. Dificultades de la obra.—El nombre de Aspinwall.—Declina la prosperidad del ferrocarril.—Anhelo de Colombia por la comunicación interoceánica.—Leyes, tratados y contratos sobre el asunto.—Contrato con la Compañía francesa. 95

- IX. LA COMPAÑIA FRANCESA DEL CANAL.—La gloria de Lesseps.—Se inauguran los trabajos.—Oposición de los Estados Unidos.—Dificultades y errores de la obra. Bancarrota.—Ataques a Lesseps.—Se inicia la investigación judicial.—El triunvirato de corrupción: el Barón Reinach, Cornelio Herz y Emile Arton.—La extraña muerte del Barón.—Jules Delahaye en el parlamento.—Se ordena la exhumación del cadáver de Reinach.—Los sindicados.—Duelo parlamentario Deroulede-Clemenceau.—Las extorsiones del ministro Baihaut.—Declaraciones de Carlos de Lesseps.—La sentencia.—La muerte del Gran Francés.—El proceso por soborno.—Los acusados y sus defensas.—Confesión de Baihaut.—Un concepto de Zola.—Colombia concede nueva prórroga. 107
- X. LAS DOS RUTAS RIVALES: NICARAGUA Y PANAMA.—Creciente interés en los Estados Unidos por la construcción de un canal.—Proyectos de ley en el congreso americano.—El tratado Hay-Pauncefote.—Se inician las negociaciones con Colombia.—La labor diplomática del doctor Carlos Martínez Silva en Washington.—El doctor José Vicente Concha.—Presenta su memorandun. Discusiones en Bogotá sobre el permiso a la Compañía Francesa.—Los movimientos sísmicos en Centro América.—La ley Spooner. 130
- XI. EL TRATADO HAY-HERRAN.—Cláusulas principales de discusión.—Desembarco de marinos en Panamá.—Protesta del doctor Concha.—Su renuncia.—Equitativa propuesta de Colombia.—Se firma el tratado.—Su discusión en el senado americano.—Pusilánime actitud del presidente Marroquín.—Ataques del ex-presidente Caro al gobierno colombiano.—Informes de la comisión del senado colombiano.—Notas amenazantes del gobierno de los Estados Unidos.—Colombia rechaza el tratado por unanimidad.—Conciliadora actitud del gobierno colombiano.—Designios del presidente Roosevelt al autorizar el envío de las notas amenazantes. 142
- XII. LA SEPARACION DE PANAMA.—Impresión que causó la noticia del rechazo del tratado en los Estados Unidos y Panamá.—Se inicia el complot contra Colombia. La misión secreta del doctor Amador.—Mr. Cromwell Buneau Varilla.—Su artículo de *Le Matin* y el profesor Bassett Moore.—Su entrevista con el presidente Roosevelt.—Declaraciones de éste.—Buneau Varilla se entrevista con el secretario Hay.—Sus instrucciones al doctor Amador.—Se ordena el envío de acorazados al Istmo. Colombia envía un batallón a Panamá.—Panamá pro-

clama su separación.—La traición de Huertas.—Ordena el arresto de los Generales colombianos.—El cañonero “Bogotá” bombardea a Panamá.—Tropas americanas y colombianas se enfrentan en Colón.—Actitud de valentón. Reconocimiento de la nueva república.—Brote de indignación en Colombia.—Extraña proposición del General Reyes.—No se permite el desembarco de tropas colombianas en el Istmo.—Delegados colombianos entre-vistanse con los panameños.—El recurso del débil. . . . 158

XIII. LOS RECLAMOS DE COLOMBIA.—Bunau Varilla ministro de Panamá en Washington.—Se precipita la firma del tratado con Panamá.—La misión panameña chasqueada.—La mayoría de las potencias reconocen a Panamá.—El memorial de agravios del General Reyes. Respuesta del secretario Hay.—El senador Hoar en favor de Colombia.—Proposiciones en el senado americano. Los ataques a Colombia.—El infame brindis de Francis B. Loomis.—Galante actitud del ministro argentino García Merou.—Los mensajes del presidente Roosevelt. Cómica franqueza de un senador.—El senado americano aprueba el tratado.—Fin de una misión diplomática de opereta.—Colombia apela a los tribunales franceses . . 178

XIV. AMIGOS Y DETRACTORES DE COLOMBIA.—Insultos del presidente Roosevelt a Colombia.—Su arrepentimiento.—El senador Hoar.—Discursos de algunos senadores en pro y en contra de Colombia.—La defensa de Mr. Root.—Importantes publicaciones.—Von Bernhardt.—Los libros de Bunau Varilla.—Actitud de los países hispanoamericanos.—El libro del cubano Carrera Jústiz.—El desplante del argentino doctor Zeballos. Oleaje de indignación. 195

XV. LOS ARREGLOS CON COLOMBIA.—Colombia pide el arbitraje.—Visita de Mr. Root a Cartagena.—Los tratados Cortés-Root-Arosemena.—El pueblo colombiano rechaza indignado estos tratados.—Caída del General Reyes.—El incidente Knox-Ospina.—El presidente Taft trata de arreglar con Colombia.—Triunfo del presidente Wilson.—Se aceptan sus ofertas.—El tratado de 6 de abril de 1914.—Ratificado por Colombia.—Wilson proclama al mundo la justicia debida a Colombia.—El decreto colombiano sobre petróleos.—El innecesario protocolo de 1919.—Harding recomienda el tratado con Colombia.—Lo aprueba el senado americano.—Las enmiendas.—Colombia las ratifica.—Nueva éra de cordialidad.—La bandera de Colombia celebra el 3 de noviembre. 213

- XVI. EL NUEVO CANAL INTER-OCEANICO.—Estudios de la ruta de Nicaragua.—Razones de los Estados Unidos para proyectar otro canal.—El proyecto del contraalmirante Chester.—La ruta del Atrato.—La región colombiana del Chocó.—Rutas interoceánicas.—Los proyectos Atrato-Napipí y Atrato-Truandó.—¿Aceptaría Colombia entrar en negociaciones?—Dos puntos fundamentales de discusión.—La política de los Estados Unidos respecto de canales.—El principio de intervención.—Panamá y Egipto.—Colombia libre del peligro de intervención.—Concepto de Sanín Cano.—Política de honradez y dignidad. 235

BIBLIOGRAFIA

- Acosta, José.** Historia Moral de las Indias. Madrid, 1776.
- Alsedo, Antonio de.** Diccionario geográfico e histórico de las Indias Occidentales. Madrid, 1789.
- Alsedo y Herrera, Dionisio.** Piraterías y agresiones de los ingleses en la América española. Madrid, 1883.
- Alvarez Lleras, Jorge.** El Chocó. Bogotá, 1923.
- Anderson, C. L. G.** Old Panama and Castilla del Oro. Nueva York, 1914.
- Arboleda, Gustavo.** La secesión de Panamá. Cali, 1922. (folleto).
- Arias, Harmodio.** The Panama Canal. A study in international law and diplomacy. Londres, 1911.
- Bancroft, Hubert H.** History of Central America. San Francisco, 1887.
- Barbour, James Samuel.** A History of William Paterson and the Darien Co. London, 1907.
- Barrés, Maurice.** Leurs figures. París, 1902.
- Bennett, Ira E.** History of the Panama Canal. Washington, 1915.
- Bigelow, John.** Breaches of Anglo-American Treaties. Nueva York, 1917.
- Bishop, Farhan.** Panama, past and present. Nueva York, 1913.
- Bishop, Joseph Bucklin.** The Panama Gateway. Nueva York, 1913.
- Borda, F. de P.** Congreso Latino-Americano. Bogotá, 1899.
- Borland, Francis.** The history of Darien... an account of the attempts of the Scotch nation to settle a colony there. Glasgow, 1779.
- Buneau Varilla, Phillipe.** Panama, the creation, destruction an resurrection. Londres, 1913.

- Bunau Varilla, Phillipe.** The great adventure of Panama. Nueva York, 1917.
- Bureau of National Literature.** Messages and papers of the Presidents. Nueva York, 1917.
- Carrera Jústiz, F.** Orientaciones necesarias. Cuba y Panamá. Habana, 1911.
- Chamberlain, Leander T.** A chapter of national dishonor. Washington, 1912.
- Chevalier, Michel.** L'istme de Panama. París, 1844.
- Colombia, Gobierno de.** Canal de Panamá y rebelión del Istmo. Libro Azul. Bogotá, 1904.
Diario Oficial.
Memorias de los Ministros de Relaciones Exteriores.
Boletín, Ministerio de Relaciones Exteriores.
Leyes.
Mensajes de los Presidentes.
Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado sobre el proyecto de ley "que aprueba las modificaciones... Tratado de 6 de abril de 1914". Bogotá, 1921.
- Cornish, Vaughan.** The Panama Canal and its makers. Nueva York, 1909.
- Cortés, Hernán.** Cartas. Colección de don Enrique Vedia. Madrid, 1877.
- Crouse, Nellis M.** In quest of the Western Ocean. Nueva York, 1928.
- Dubois, James T.** Colombia's claims and rights. (Folleto).
- Edwards, Albert.** Panama, the route, the country and the people. Nueva York, 1911.
- Estados Unidos, Gobierno de los.** Senate Document 95. Relations of the United States with Colombia. 58th Congress. Washington, 1904.
Senate Document 143. Use by the United States of a military force in the internal affairs of Colombia. 58th Congress. Washington, 1904.
Senate Document 474. Diplomatic history of the Panama Canal. 63rd Congress. Washington, 1914.
Senate Document 9. 36th Congress. The inter-oceanic ship canal. Washington.
Congressional Record. Vol. 38. Partes 1, 2 y 3.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo.** Historia General de las Indias. Madrid, 1855.

- Fernández de Oviedo y Valdés, Gonzalo.** Historia natural de las Indias. Colección de don Enrique de Vedia. Madrid, 1877.
- Freehoff, Joseph C.** América y el título del Canal. Bogotá, 1916.
- Froude, James Anthony.** The English in the West Indies. Nueva York, 1888.
- Galvao, Antonio de.** Descobrimientos em diversos annos e tempos. Colección Hakluyt. Londres, 1862.
- Gause-Carr.** The Story of Panama. Nueva York, 1912.
- Giaccome, Edgardo.** Il Canale di Panama. Turin, 1914.
- Haring, C. H.** The Buccaneers in the West Indies. Londres, 1910.
- Hill, Howard C.** Roosevelt and the Caribbean. Chicago, 1927.
- Humboldt, Alex von.** Political essay on the Kingdom of New Spain. Nueva York, 1811.
- Irving, Washington.** Life of Columbus. Nueva York, 1869.
- Latané, John H.** The treaty relations of the United States and Colombia. Annals of the American Academy of Political Science. Filadelfia, 1903.
- Linday, Ch. H.** Panama and the Canal today. Boston, 1912.
- Lindsay, Forbes.** Panama, the Isthmus and the Canal. Filadelfia, 1911.
- López de Gómara.** Historia General de las Indias. Conquista de México. Colección de don Enrique de Vedia. Madrid, 1877.
- Lummis, Chas. F.** Los exploradores españoles del siglo XVI. Barcelona, 1917.
- Marroquín, J. M.** Mensaje del vice-presidente. Bogotá, 1904.
- Miller, Gordon Hugh.** The Isthmian Highway. Nueva York, 1929.
- Montaner y Simón.** Diccionario enciclopédico hispano-americano.
- Nelson, Wofred.** Five years at Panama. (Extractos) Washington, 1902.
- Nieto Caballero, L. E.** El dolor de Colombia. Bogotá, 1922.
- Núñez, Rafael.** La Reforma Política. Bogotá, 1885.
- Otis, F. N.** History of the Panama Railroad. Nueva York, 1867.
- Pérez-Nougués.** Los precursores españoles del canal inter-oceánico. Madrid, 1915.
- Prescott, William H.** The Conquest of Mexico. Londres, 1915.
- Prescott, William H.** Perú. Nueva York, 1898.
- Restrepo, J. M.** Historia de la Revolución de Colombia. Bésancon, 1859.

- Ronciere, Ch. de la.** Ce qu'ont fait en Amérique les français (Folleto). París, 1915.
- Roosevelt, Theodore.** An autobiography. Nueva York, 1919.
- Samper, José M.** Derecho Público Interno. Bogotá, 1886.
- Scruggs, William L.** Colombian and Venezuelan Republics. Boston, 1905.
- Scott, William R.** The Americans in Panama. Nueva York, 1912.
- Selfridge, Thomas O.** Reports on the Isthmus of Darien. Washington, 1874.
- Smith, Barnett G.** Ferdinand de Lesseps, his life and enterprises.
- Suárcz, Marco F.** Sueños de Luciano Pulgar. Bogotá, 1926.
- Suárez, Marco F.** Tratado entre Colombia y los Estados Unidos. Bogotá, 1914.
- Taylor, Hannis.** Why the pending Treaty with Colombia should be ratified. Washington, 1914. (Folleto).
- Uribe, Antonio J.** Las modificaciones al tratado entre Colombia y los Estados Unidos. Bogotá, 1921.
- Uribe, Antonio J.** Anales diplomáticos y consulares. Bogotá.
- Urrutia, Francisco J.** Un comentario a la declaración de los derechos de las naciones. (Folleto). Bogotá, 1917.
- Weir, Hugh C.** The Conquest of the Isthmus. Nueva York, 1909.
- Wyse, Lucien N. B.** Le Canal de Panama. París, 1886.
- Yepes, José M.** El Panamericanismo y el Derecho Internacional. Bogotá, 1930.
- Zubieta, Pedro A.** Apuntaciones sobre las primeras misiones diplomáticas de Colombia. Bogotá, 1924.

INDICE

de los nombres de personas que
aparecen citados en este libro

- Abadía Méndez, Miguel** - 137
Acosta, José - 31.
Adams, John Quincy - 92n.
Adams, Pitts - 79
Aizpuru, Rafael - 89, 90, 91, 167
Alexander, Cirilo - 25n.
Alsedo, Antonio - 29
Alsedo y Herrera, Dionisio - 17n., 30n., 37, 51n.
Alvarez Lleras, Jorge - 240
Alzuru, Juan Eligio - 69
Amador Guerrero, Manuel - 161, 162, 166 a 169, 179, 181
Amador, Manuel - 74
Amaya, Ramón G. - 168, 169, 170
Amundsen, Roald - 35
Andagoya, Pascual - 27, 28
Andrés (Cacique) - 39
Antonelli, Juan Bautista - 29
Arboleda, Gustavo - 76n.
Arias, Harmodio - 156
Arosemena, C. C. - 215
Arosemena, Pablo - 74, 173n.
Arton, Emile - 116, 124, 127, 128
Aspinwall, William H. - 96, 99
- Bacon, senador** - 186, 203
Baffin - 34, 35,
Baihaut, Charles - 124, 126 a 128
Balboa - 17, 18, 20, 238

- Bálsamo, José - 117
Bancroft, H. H. - 78
Barrett, John - 213n.
Barrés, Maurice - 121
Barrionuevo - 31
Bastidas, Rodrigo de - 16, 66
Bayard, Thomas F. - 89
Beurepaire, Quesnay de - 115
Beers, capitán - 161
Belly, Félix - 26
Beral, senador - 126
Berlanga, Fray Tomás de - 28
Bernhardi, von - 208
Bertrand, Joseph - 117
Bidlack, Benjamín - 81, 82, 83
Bishop, Farhan - 172n.
Bismarck - 199
Blagge, Benjamín - 103
Blaine, James G. - 93, 94, 202
Blondin - 124, 126, 127
Bolívar - 51 a 53, 67 a 69
Borda, F. de P. - 81n.
Borland, Rev. Francis - 43
Boulanger, general - 115, 123
Boyd, Federico - 179, 181
Bryan, William J. - 225
Buchanan, presidente - 60, 63
Bulwer, sir Henry Lytton - 62, 63, 92
Buneau Varilla, Phillipe - 140, 161 a 168, 173, 175, 178 a 182, 193 202,
108, 209, 210
Buneau Varilla, madame - 170
- Caballero, Lucas** - 173
Cabot, Juan - 16
Cabot, Sebastián - 17
Cabral - 17
Calancha, Leonardo - 74
Caldas, Francisco J. de - 198
Camden, William - 36n.
Camoens - 20
Cárdenas, Manuel - 103
Carmack, senador - 193, 203
Carlos III - 48
Carlos V - 21, 25, 27, 29
Caro, Miguel Antonio - 151, 154, 204
Carranza, Venustiano - 196
Carrera Jústiz, F. - 210
Cartier, Jacques - 22

- Casey, almirante - 146, 148
Casey, Thomas L. - 86
Casoria, Ricardo - 76
Cass, Lewis - 85, 205
Cavendish - 36
Cervantes - 172
Cervera, Dámaso - 74
Chamberlain, Leander T. - 206
Champlain, Samuel de - 31, 33
Chester, Colby M. - 236, 237, 239, 241
Chevalier, Michel - 24n., 26, 50
Clay, Henry - 52, 53, 54, 196
Clay, senador - 203
Clayton, John M. - 60, 62, 63, 80n.
Cleveland, presidente - 91
Clemenceau - 117, 119, 123, 125, 127
Codazzi - 240
Coghland, vicealmirante - 173, 175
Colby - 212
Colón - 14 a 18, 66
Concha, José Vicente - 137, 138, 139, 141 a 149, 159, 232, 241n., 243
Cortés, Enrique - 215
Correoso, Buenaventura - 74
Cortereales, Hermanos - 17
Cortés, Hernán - 19, 21, 25, 49
Cosa, Juan de la - 17
Cottu, Henri de - 109, 122, 125
Coxon - 38
Cromwell, Oliver - 37
Cromwell, Wm. Nelson - 147, 161, 168
Cuenca, Tomás - 102
Cuervo, Rufino - 70
Cuervo, Rufino José - 198
Cullom, Shelby M. - 157, 162, 199
- Dampier.** - 38, 39, 50
Daniel, senador - 202
Dávila, Pedrarias - 19, 20, 238
Davis, John - 34
Delahaye, Jules - 114, 119, 120
Depew, Chauncey M. - 205
De Roux, Luis - 159
Deroulede, Paul - 122, 123
Díaz, Bartolomé - 14
Díaz de Pimienta, Juan - 43
Douglas, Stephen A. - 65
Drake, sir Francis - 23, 36, 38
Dreyfus - 161, 164
Drumont, Edouard - 114

- Du Bois, James T. - 206, 219, 230
Duestbury, Henry - 103
Duque, J. Gabriel - 160
- Eiffel** - 112, 115, 116, 122, 125, 128
Ercilla - 23
Esguerra, Nicolás - 129, 217, 220
Espinar, José Domingo - 68, 69
Espinosa, Gaspar de - 27, 30
Estrabón - 16n.
Evarts, William M. - 110, 202
Exquemelin - 38
- Fábrega**, José de - 67, 68, 69
Fall, senador - 229
Fauconnerie, diputado - 126
Felipe II - 29, 30, 31, 48
Felipe III - 48
Felipe IV - 30n.
Fernando, rey - 15n.
Fernández de Oviedo - 20, 23, 24n., 25, 28
Ferrara, Orestes - 244
Ferry, Jules - 114
Finlay, Carlos - 111n.
Fish, Hamilton - 88, 202
Flerieu - 50
Floquet, ministro - 116, 118, 124, 125, 127
Flórez, Juan José - 80
Fontane, Mario - 109, 122, 125, 126,
Foraker, senador - 203
France, Anatole - 125, 199
Francisco I - 21
Freehooff, Joseph C. - 206
Freycinet - 116, 118, 125, 127
Freylinghusen - 81n. 132
Frobisher - 34
Froude, James A. - 111
Fuca, Juan de - 33
Fulton, senador - 204
- Galvao**, Antonio de - 15n. 25
Gama, Vasco de - 14, 15
Gambetta - 108, 114, 117
García Merou - 189
Glass, almirante - 173
Gobron, diputado - 1126, 127
Goethe - 53, 54n.
Gómez, Esteban - 22
González Dávila, Gil - 20

- González, Florentino - 80, 103
González Valencia, José María - 220
Gooding, José - 103
Gorman, senador - 201
Grant, presidente - 92, 110
Granville, lord - 92, 132
Guardia, Santiago de la - 72
Guillermo III - 40
Guzot - 55
Guzmán Blanco, Antonio - 73n.
- Harding**, Earl - 207
Harding, presidente - 228
Harris - 38
Hay, John - 132, 145, 147, 150, 160, 163, 165, 166, 180, 182, 214
Hayes, presidente - 92, 111
Hayne, Robert Y - 73
Hawkins - 36
Henderson, Juan - 103
Henhelmuller, Barón de - 208
Hepburn, William P. - 131, 133, 139
Herrán, Pedro Alcántara - 86, 87
Herrán, Tomás - 149, 150, 153, 159, 160
Herrera, Benjamín - 148, 232
Herrera, Francisco de - 24n. 25
Herrera, Tomás - 69, 70, 71
Herz, Cornelio - 117 a 119, 122, 123, 127
Hill, Howard C. 76n. 191
Hise, Elijah - 60 a 61
Hoar, George F. - 186, 199, 200
Holguín, Jorge - 173, 193
Hudson, Henry - 34
Huertas, Esteban - 169, 172n.
Hughes, Charles E. - 234, 243, 244
Hugo, Víctor - 108, 116, 140
Hulburt, Stephen A. - 74, 104
Humboldt - 16n, 28, 49, 50, 51, 198, 239
Hurtado, José Marcelino - 173n.
- Iriarte**, Tomás - 112n.
Irving, Washington - 15, 16n., 18
Isabel, reina de Inglaterra - 36, 37
- Jackson**, presidente - 57
Jefferson, Thomas - 73
Jenkins, Robert - 44
Joliet, Louis - 34
Johnson, senador - 229
Johnston, W. E. 110

Jouett, almirante - 90
Juan, Jorge - 28n. 50
Juan II - 14

Keats, John - 18n.
Klein, Mateo - 96
Kemmerer, E. W. - 234
Knox, Philander H. - 212, 217, 218, 229
Kipling, Rudyard - 195

Ladrillero, Juan de - 33
La Condamine - 50
La Veredrye - 34
Lazear, doctor - 112n.
Law, John - 40
Lerma, García de - 29
Lesseps, Carlos de - 109, 118, 122, 124, 125, 126, 127
Lesseps, Fernando de - 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 122, 125,
193, 208, 236
Lincoln - 87, 196, 197, 246
Lloyd, J. A. - 53
Lodge, senador - 196, 227, 229
López de Gómara, Francisco - 15n., 17n., 18n., 19, 22, 24n., 25, 27, 48
Loomis, Francis B. - 163, 164, 169, 187, 188, 189
Loubet, Emile - 121
Luis Felipe - 55

Macaulay - 41n.
Magallanes - 19, 23, 35
Mallarino, Manuel M. - 81, 83
Mallarino, doña Manuela - 160n.
Mallory, senador - 204
Mark Twain - 197
Martínez, Jorge - 171
Martínez Silva, Carlos - 133, 134, 135, 136, 137, 142, 159, 161
Marroquín, Lorenzo - 154
Marroquín, José Manuel - 129, 142, 150, 151, 153n. 155, 159, 161, 174
176, 205
McCalla, comandante - 89, 90
McCumber, senador - 231
McClure - 35
McComas, senador - 204
McKinley, presidente - 131, 132
McVeagh, Wayne - 183, 189
Melo, José María - 71
Menocal, Aniceto G. - 111
Mendoza Pérez, Diego - 213
Michler, Nataniel - 239
Miranda, Francisco de - 51

- Mistral, Federico - 198
Moctezuma - 19
Modyford - 38
Money, senador - 192
Moore, John Bassett - 162, 163, 164, 165, 190
Morgan, Henry - 38, 95
Morgan, John T. - 131, 132, 140, 150, 153, 157, 186, 202
Mosquera, Tomás C. de 70, 72, 73, 86
Motolinia, Toribio de - 28
Murgeon, Juan de la Cruz - 67
Murillo, Bartolomé Esteban - 121
Murillo Toro - 73
- Napoleón I** - 202
Napoleón III - 55, 56
Navarrete - 53
Nelson - 45, 49, 63
Neira, Gabriel - 74
Newlands, senador - 203
Núñez, Rafael - 74
- Obaldía, José de** - 72, 76
Obaldía, José Domingo - 152, 159, 170
Ojeda, Alonso de - 16, 17
Olano, Lope de - 16n.
Olaya Herrera, Enrique - 232
Olivier, Emile - 55, 56
Orillac, Alejandro V. - 173n.
Ospina, Mariano - 79, 80
Ospina, Pedro Nel - 154n., 173, 217, 219, 233
Otis, F. N. - 97
Overman, senador - 203
- Palmer, Aaron H.** - 53
Palmerston, lord - 58, 107
Paredes, Victoriano de Diego - 99
Parra, Ricardo de la - 103
Pauncefote, lord - 132
Paterson, William - 39, 40, 41, 42, 43
Paterson, senador - 203
Pearson, vice almirante - 86
Pedro I (el Grande) - 41
Perdomo, Nicolás - 148
Perivier - 125
Pérez y Soto, Juan B. - 153, 159, 173n.
Pettus, Edmund W. - 187, 201
Pinzón, Yáñez - 17
Pizarro, Francisco - 238
Poincaré, Raymond - 193

- Polk, presidente - 59, 60, 82, 83, 84, 93
 Pombo, Rafael - 86
 Porras, Belisario - 173n.
 Prescott - 22, 66n.
 Prestan, Pedro - 89
 Proust, diputado - 126, 127
- Radcliffe**, Guillermo, 70
 Raleigh, sir Walter - 37, 211
 Ramusio - 22
 Raynal, abate - 64n.
 Ravachol - 115, 126
 Reed, Water - 112n.
 Reed, senador - 229
 Reinach, Barón de - 116, 117, 118, 119, 120, 121, 126, 127
 Renan - 108
 Restrepo, Carlos E. - 219
 Restrepo, José M. - 69
 Restrepo, Vicente - 38n.
 Reyes, Rafael - 90, 152n.153n. 156, 173, 175, 181, 182, 183, 184, 189
 192, 213, 214, 217
 Ricard, ministro - 115
 Rico, Luis Carlos - 191, 192
 Rivas, Rafael - 92n.
 Rojas Garrido, José M. - 88
 Ronciere, Ch. de la - 32n.
 Root, Elihu - 205, 206, 212, 215
 Roosevelt, presidente - 76n., 156, 157, 158, 160n., 162, 163, 164, 165
 166, 170, 183, 187, 188 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199,
 203, 205, 206, 207, 208, 211, 214, 219, 220, 225, 229, 244
 Rothchilds - 117
 Rouseau, ingeniero - 112, 124
 Rouvier, ministro - 119
 Ruysh, John - 17
- Saavedra** y Cerón, Alvaro - 25, 26
 Samper, Miguel - 102
 Samper, José María - 69, 71n.
 Sanclemente, Manuel A. - 129
 Sanín Cano, Baldomero - 246
 Sans Leroy, diputado - 121, 122, 126, 128
 Santander - 80
 Scott, Wm. R. - 166
 Scruggs, Wm. L. - 51, 77, 78
 Selfridge, Richard O. - 237
 Serna, Hernando de la - 26n.
 Seward, Wm. H. - 86, 88, 202
 Sharp (o Charpes), Bartolomé - 30n., 38, 39

- Smith, John - 34
Solís, Díaz de - 19
Solórzano Pereira J. - 48, 227
Spooner, senador - 140, 141, 158
Squier, E. G. - 61
Stone, senador - 203, 225, 330
Suárez, Marco Fidel - 101, 151, 159, 176n., 195, 196, 220, 221, 227,
228, 232
- Taft, presidente - 217, 230
Taylor, presidente - 59, 60
Terán, Oscar - 173n.
Teller, senador - 202
Thayer, W. R. - 195
Thierry, Carlos Barón de - 55, 102
Thompson, Thaddeus A. - 220, 222, 230
Tillman, senador - 203
Torres, coronel - 169, 171, 172n.
Torres, Manuel - 92n.
Tovar, Juan B. - 168, 169, 170, 172
Trautwine - 239, 240
Turr, Etienne - 105
- Ulloa, Antonio de - 50
Ulloa, Ramón - 89
Uribe, Antonio J. - 220, 226n.
Uribe, Rafael - 220, 223
Urrutia, Francisco J. - 220
Urueta, Carlos A. - 233
- Valdés Leal - 121
Vallarino, Carlos - 173n.
Van Buren, presidente - 57
Vanegas, Ricardo - 103
Vanderbilt, Cornelio - 60
Vernon, almirante - 45
Verrazzano, Giovanni de - 21, 22
Vigneau, Nicolás de - 32
Villa, Pancho - 196
Vizcaino, Sebastián de - 33
- Wafer, Lionel - 38, 39, 50
Waldseemuller - 17
Walker, John C. - 131
Watling, John - 30n.
Washington - 197, 221, 246
Webster - 73
Werwee, General - 54
Wilson, Patricio - 103

Wilson, Woodrow - 207, 220, 225, 226, 230, 242

Wyse, Lucien Napoleón Bonaparte - 30n., 105, 106, 114, 207

Zaragoza, Justo - 17n., 18n., 51n.,

Zeballos, Estanislao - 211, 112n.

Zelaya, presidente - 140

Zola - 128

Zubieta, Pedro A. 52n.



Universidad
del Valle

Programa ditorial

Ciudad Universitaria, Meléndez

Cali, Colombia

Teléfonos: (+57) 2 321 2227

321 2100 ext. 7687

<http://programaeditorial.univalle.edu.co>
programa.editorial@correounivalle.edu.co