

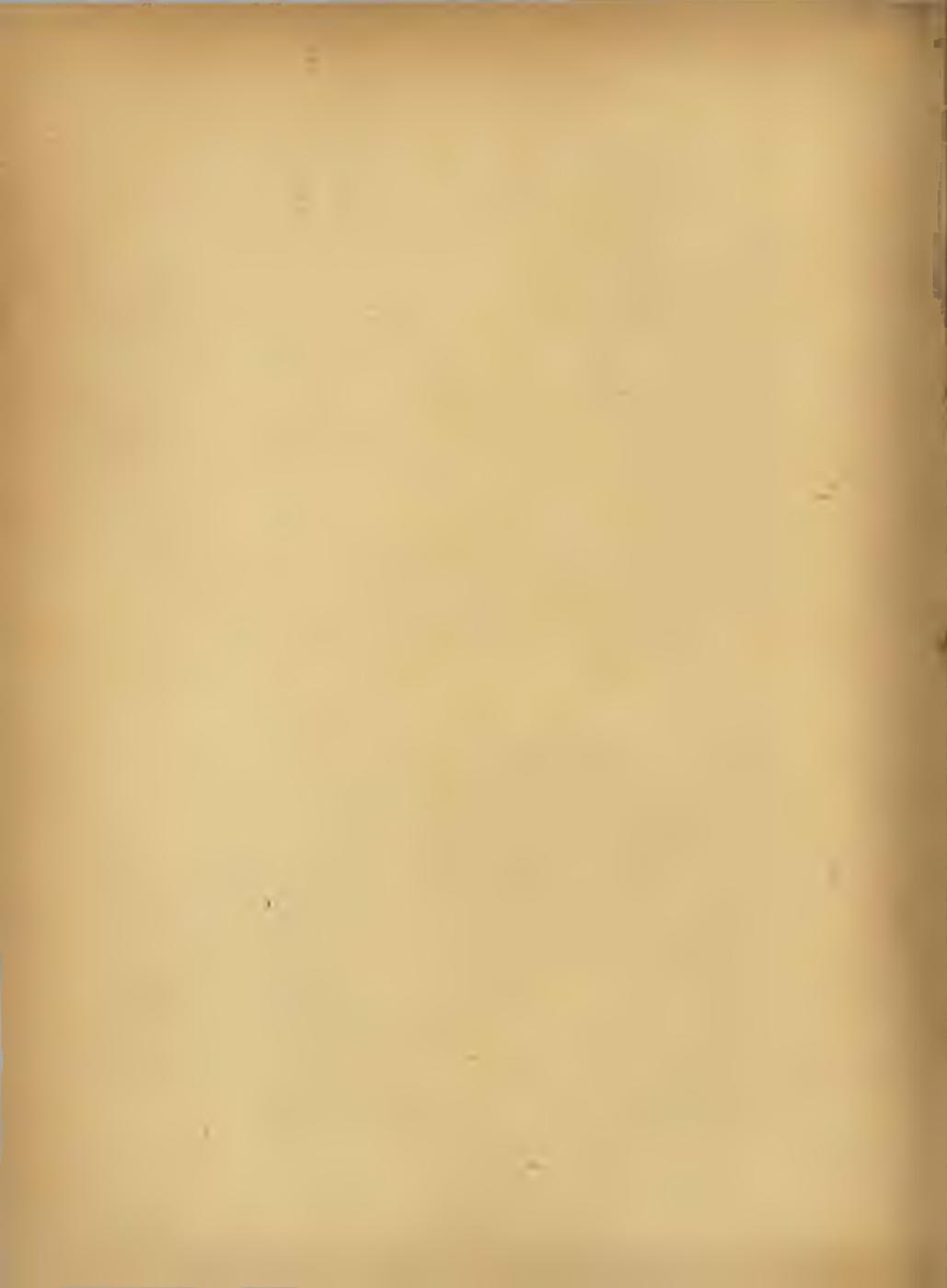
**TOMAS ARIAS**

**CONTESTANDO AL DR.**

**LUIS MARTINEZ DELGADO**

**972.87**

**A696**



TOMAS ARIAS

CONTESTANDO AL Dr.

LUIS MARTINEZ DELGADO

---

JUSTIFICACION DE LA INDEPENDENCIA  
DE LA  
REPUBLICA DE PANAMA

---

IMPORTANTE MEMORANDUM  
DEL DOCTOR  
CARLOS MARTINEZ SILVA

---

PANAMA  
IMP. NACIONAL  
1927

*Donación de la Biblioteca Nacional  
de Panamá*



## CONTESTANDO AL DR. LUIS MARTINEZ DELGADO

CLARIVIDENCIA DEL DR. CARLOS MARTINEZ SILVA

---

Con motivo de ciertas frases relativas a mi ingerencia en la formación de la República de Panamá, que contiene la obra del Dr. Luis Martínez Delgado, publicada en Bogotá en 1926, titulada *A propósito del Doctor Carlos Martínez Silva*, y que son unos capítulos de la historia política de Colombia, me veo en la necesidad de disertar yo a mi vez sobre la emancipación de Panamá, acaecida el día 3 de Noviembre de 1903.

Actualmente estoy terminando unos esbozos de la Independencia del Istmo, en que actué de manera importante, y los dejaré inéditos quizá, para que solo mis hijos y familiares conserven una narración verídica de los acontecimientos y hechos concretos de entonces, según mi criterio. Ahora me limitaré a contestar al Dr. Luis Martínez Delgado.

Cuando Panamá se separó del Gobierno Español, el 28 de Noviembre de 1821, consignó e nel acta 'que se



declaraba libre e independiente del Gobierno Español y que se unía *espontáneamente* a Colombia.”

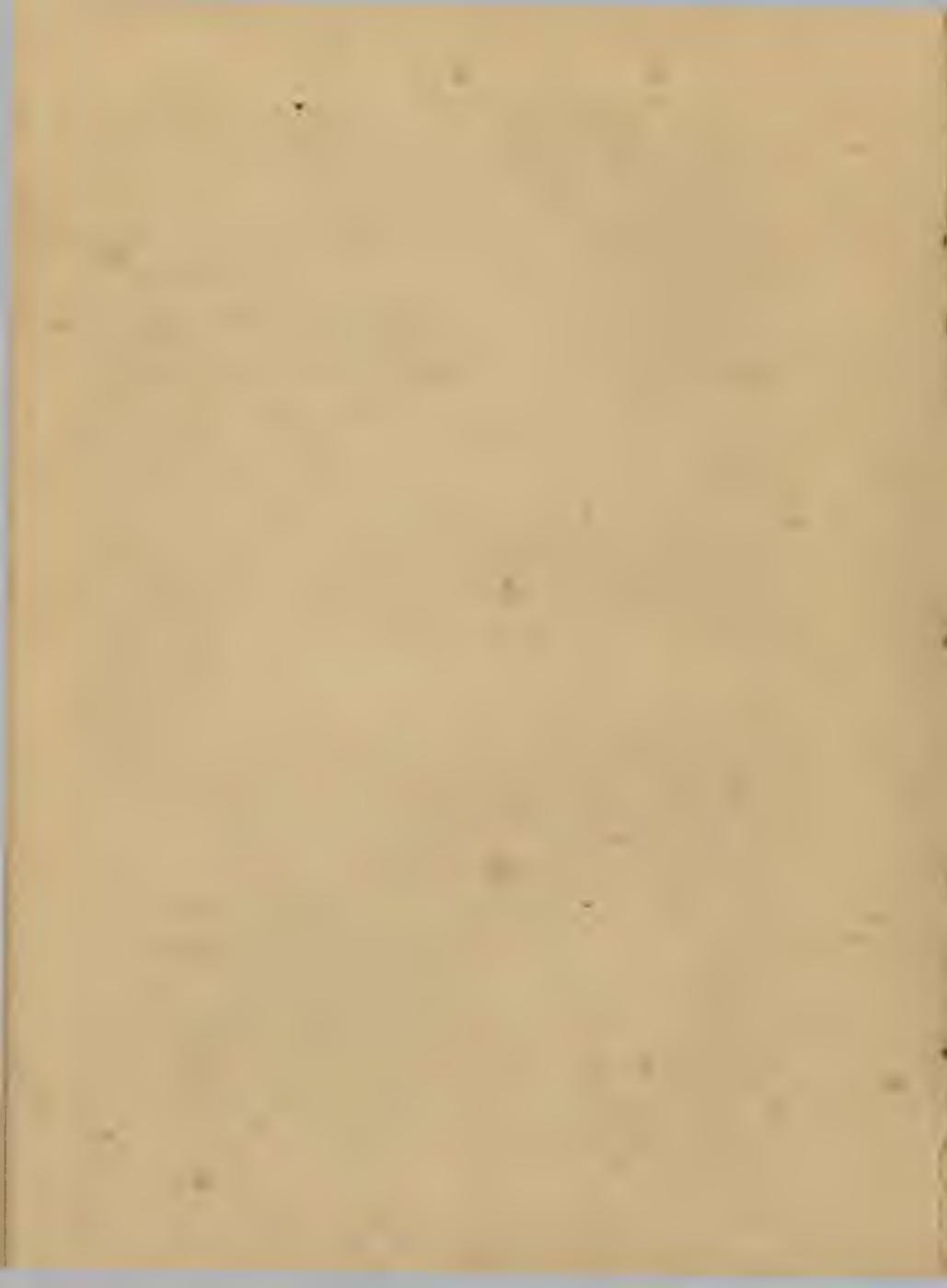
No hay duda de que la unión del Istmo de Panamá a la República de Colombia, fue un acto espontáneo y por tanto, ninguna acción ni hecho ninguno hubo de parte de Colombia para adquirir este preciado girón de la tierra. No obstante Panamá fue perfectamente sumisa durante nueve años, hasta 1830, fecha en que dio muestras, por primera vez, de su descontento con el Gobierno de la Nueva Granada. Mi amor a Colombia y mis simpatías por los colombianos, de quienes conservo recuerdos gratos e imperecederos, ponen un sello en mis labios para no extenderme en pormenores que puedan constituir recriminaciones.

El derecho a la libertad, inherente tanto a los individuos como a las naciones, y un cúmulo de sucesos a los que Colombia no podía o no quería subvenir, determinaron conatos de independencia repetidos, de los cuales constan en actas memorables los motivos. Así tuvieron lugar los movimientos de 1830, 1831, 1840 y 1861, en alguno de los cuales casi se pierde el Istmo definitivamente para Colombia.

Llegó el momento decisivo para el futuro binestar de Panamá. Se trataba de la aprobación o rechazo, por parte de Colombia, del Tratado sobre Canal Interoceánico HERRAN-HAY. La aprobación de este Tratado era la salvación del Istmo; todos preveían el desarrollo portentoso que adquiriría este Departamento, así como se establecía del lado de la

negativa una era de escaso progreso y de vida lánguida. Panamá era una región que jugaba a vida o muerte, y que providencialmente estaba amparada por la necesidad imperiosa que los Estados Unidos tenía de abrir el Canal, hecho que Colombia no supo conocer en toda su verdad, a pesar de los oportunos razonamientos del Dr. Carlos Martínez Silva, entonces Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Colombia ante el Gobierno de los Estados Unidos, como consta en el importante informe, fechado en Washington, el día 25 de Junio de 1901 y remitido en esa fecha al Gobierno de Colombia.

Yo conservo copia del informe a que he hecho referencia, dirigido al Gobierno colombiano, firmado de puño y letra del Dr. Carlos Martínez Silva, pues al mismo tiempo que llegaba a la República de Colombia su opinión trascendental y enérgica en el *memorandum* sobre la cuestión del Canal, llegaba a mis manos copia de este mismo *memorandum*, en forma confidencial, basado en cierto modo en nuestra crorespondencia de amigos, en lo relativo a Panamá. Yo le había dado datos verídicos y de grande importancia para Colombia; él los transfiguró con su terminología erudita y elocuente en forma inmortal, y hoy constituyen la mejor contestación al Dr. Luis Martínez Delgado, motivo por el cual publico a continuación ese *memorandum* que puede servir de mucho a la Historia de Colombia.



## MEMORANDUM

### SOBRE LA CUESTION CANAL ISTMICO CON LOS ESTADOS UNIDOS

---

*Para comprender bien esta cuestión, medir sus alcances y prever la solución que pueda tener, conviene fijar los siguientes puntos previos, que han de servir a manera de premisas:*

*Primero. El pueblo de los Estados Unidos necesita un Canal Istmico, que le permita comunicar fácilmente sus costas del Atlántico y del Pacifico, movilizar y proteger sus escuadras en ambos mares y atender a la defensa de sus nuevas posesiones en el Oriente.*

*Segundo. La importancia de este Canal es muy grande si se la considera por el aspecto de las relaciones puramente comerciales, puesto que los Estados Unidos, habiendo llegado a un alto desarrollo de sus industrias agrícolas y manufactureras, necesita buscarse nuevos mercados en Sur-América, y especialmente en el Oriente, donde se abre hoy un inmenso campo a su actividad.*

*Tercero. Sin embargo, por grande que sea la utilidad del Canal Istmico como vía puramente comercial, los Estados Unidos lo necesitan ante todo y sobre todo como vía estratégica y militar; y por consiguiente, para asegurársela, aunque entren en cuenta los productos del Canal por el tránsito de buques mercantes, no será ése único ni decisivo factor para llevar a cabo la obra, como tendría que serlo para cualquiera compañía privada.*

*Cuarto. Los Estados Unidos tienen los recursos necesarios para abrir el mencionado Canal, cualquiera que sea la vía que en definitiva se escoja, y cualquiera que sea, el costo requerido o calculado.*

*Quinto.—La opinión pública en los Estados Unidos se ha manifestado de una manera enérgica en el sentido de que el Canal se abra por el Gobierno de los Estados Unidos y se le someta a su control directo; y aunque existan intereses particulares opuestos a la apertura de cualquier Canal Istmico, aquella opinión terminará por imponerse en el Congreso y determinar una acción decisiva por parte del Gobierno.*

*Creo que los precedentes puntos no necesitan demostración, y que tienen fuerza axiomática.*

---

### ¿CUAL SERA LA VIA QUE SE ESCOJA?

*Hasta hace pocos meses esta pregunta no tenía otra respuesta que ésta: Nicaragua. La vía de Panamá no era siquiera discutida, ni sobre ella se fun-*

daba proyecto alguno. El fracaso de la Compañía que organizó el señor de Lesseps tuvo tan grande resonancia en el mundo entero, y los escándalos que de él surgieron fueron de tal manera graves y desdorosos para la Compañía, que en los Estados Unidos llegaba que creerse como verdad inconcusa que en la obra del Canal todo había sido fraude y engaño, que nada serio se había hecho en el proyectado corte de Panamá, y que la Empresa misma era irrealizable.

La circunstancia de estar la Concesión del Canal de Panamá en manos de una Compañía Francesa era eficacísima para predisponer en contra de ella y de la empresa misma al público de los Estados Unidos y a su Gobierno, pues aquí se mira de muy mal ojo todo lo francés; a lo que se agrega que era general la creencia de que detrás de la Compañía Concesionaria estaba el Gobierno de Francia, ya para estorbar cualquier arreglo con el de los Estados Unidos, ya para ejercer dominio efectivo sobre el Canal en caso de que éste llegara a abrirse. Se creía también que entre la Antigua y la Nueva Compañía del Canal de Panamá había enredos jurídicos imposibles de arreglar, y que por consiguiente, cualquier negociación habría de dar origen a litigios de los cuales habrían de conocer los Tribunales Franceses, y que a la larga podrían originar serias cuestiones internacionales.

El haberse concedido por el Gobierno de Colombia una prórroga de seis años más a la Compañía

*Francesa para concluir el Canal, vino a complicar el problema, haciendo inseparables los intereses de Colombia y los de la Compañía.*

*La vía de Nicaragua se consideraba libre de todas estas dificultades; su situación más al Norte en el Continente y más vecina al territorio de los Estados Unidos, halagaba la imaginación del común de las gentes, que veían así como de más fácil realización el pensamiento formulado por Mr. Blaine de que cualquiera vía Istmica deberá tenerse como una prolongación de la Costa de los Estados Unidos. Los Gobiernos de Nicaragua y de Costa-Rica habían dado a entender que concederían al de los Estados Unidos la zona necesaria para abrir el Canal, en condiciones muy parecidas a las de una enajenación del territorio en aquella parte; o al menos, así se hizo creer por los interesados en la vía de Nicaragua. Estos habían organizado aquí una Compañía y habían invertido mucho dinero, no en trabajos sobre el terreno, sino en una activísima propaganda por medio de los periódicos, a la vez que nadie hablaba de la Vía de Panamá y que el Gobierno de Colombia se había desentendido por completo de este asunto, como si en él no tuviera interés alguno directo ni indirecto.*

*Todas estas circunstancias reunidas contribuyeron a .forma .aquí. .unanimidad de .opinión de que atrás se habla.*

Las cosas empezaron a tomar nuevo aspecto desde que se publicó el Informe Preliminar de la "Isthmian Canal Commission", porque aun cuando es verdad que allí se recomienda la Vía de Nicaragua, se reconoce también en el estudio que antecede a las conclusiones, que la de Panamá no sólo es practicable, sino que es más corta, susceptible de acabar en menos tiempo, que tiene menor número de esclusas y menos curvas, que cuenta con trabajos ya organizados, con exploraciones y estudios de exactitud técnica incontestable, y finalmente, que el costo de esta Vía respecto del de la de Nicaragua sería menor en unos cincuenta y ocho millones de dollars; con la circunstancia adicional muy atendible de que el Canal de Panamá puede hacerse a nivel, mientras que el otro no se presta a ello en ningún caso.

Todos estos hechos vinieron a ser como una revelación para el público sensato de los Estados Unidos, que empezó a ver y comprender que este problema tenía al menos fases nuevas que no se habían estudiado antes. Tanto más significativo fué el informe de la Comisión Istmica, cuanto todos los miembros que la componen son ciudadanos americanos, en quienes no puede suponerse parcialidad alguna en favor de Panamá. Sus opiniones eran más bien conocidas de antemano en el sentido opuesto, hasta el punto de que el Almirante Walker, Presidente de la Comisión, había declarado antes de visitar el Istmo, que la Empresa de Panamá era del todo irrealizable y que allí no había habido sino un inmenso fraude.

Por informes absolutamente seguros que poseo, sé que la sorpresa de la Comisión Istmica fué muy grande cuando al llegar a París y ponerse en contacto con la Compañía Francesa, encontró que los estudios y trabajos preliminares de Panamá eran de una corrección absoluta en el punto de vista técnico, que no había por menor alguno omitido ni problema que no estuviera satisfactoriamente resuelto.

Bajo esta impresión, la Comisión del Canal Istmico preparó su informe ciñéndose a la exposición de los hechos recogidos, y proponiendo que en vista de ellos el Congreso autorizara al Presidente de los Estados Unidos a escoger la vía que se creyera más conveniente.

Parece ser que esta conclusión, que era la más lógica, fué conocida por algunas personas de alta influencia política, que deseaban o necesitaban a todo trance una recomendación en favor de la Vía de Nicaragua.

Tan grande fué la presión ejercida, que la Comisión Istmica, después de declarar que el Gobierno de Colombia había concedido a la Compañía Francesa una nueva prórroga por varios años más, y que no era libre para otorgar a los Estados Unidos los derechos necesarios, a menos de entrar en un arreglo con la Compañía Nueva del Canal de Panamá, arreglo que la Comisión creyó impracticable, hubo de cambiar la primitiva conclusión por la siguientes

*"En vista de todos los hechos, y particularmente en vista de todas las dificultades para obtener los derechos, privilegios y franquicias necesarios en la Vía de Panamá, y partiendo del principio de que Nicaragua y Costa-Rica reconocen el valor que para ellas tiene el Canal y que están preparadas a hacer concesiones en términos razonables y aceptables a los Estados Unidos, la Comisión es de opinión que 'la vía más practicable y hacendera para' un Canal Istmico que esté 'bajo el control, manejo y propiedad de los Estados Unidos' es la concida con el nombre de Vía Nicaragua"*

*Como se vé, la Comisión, para justificar la manifiesta incoherencia que se advierte entre los hechos consignados en el Informe y la conclusión a que llegó, hubo de apelar a los términos de la Ley del Congreso de los Estados Unidos que creó la Comisión, y que son los mismos que en el párrafo transcrito copia la misma Comisión, dando con ello a entender que aunque la Vía de Panamá era por varios aspectos la mejor, no podía recomendarla por cuanto aquella vía no llenaba los requisitos fijados por la Ley citada.*

*Al aseverar esto la Comisión, incurrió en dos graves inexactitudess primera, declaró a priori que el Gobierno de Colombia no podía o no quería conceder a los Estados Unidos los derechos necesarios para la apertura del Canal; declaración que pudiera ser cierta, pero que en todo caso fué gratuita de parte de la Comisión, puesto que ella no se dirigió nunca al Go-*

bierno de Colombia preguntándole sobre el particular; ni el Gobierno de los Estados Unidos solicitó declaración alguna por medio de su Ministro en Bogotá; ni pidió siquiera informes al Representante de Colombia en Washington. Segunda, declaró, también a priori, que los Gobiernos de Nicaragua y de Costa-Rica estaban determinados a conceder a los Estados Unidos todos los derechos sobre el Canal, en los términos fijados por la Ley del Congreso americano; declaración también gratuita, puesto que los Gobiernos de Nicaragua y de Costa-Rica no han determinado todavía las condiciones con que darían el permiso para abrir el Canal por su territorio; y aún corren publicadas en la prensa manifestaciones explícitas de los Representantes de aquellos países en el sentido de que la Concesión en ningún caso habrá de afectar la soberanía territorial de las mencionadas Repúblicas.

A pesar de estas objeciones, que son obvias, el Informe preliminar de la Comisión produjo un efecto desastroso para la Vía de Panamá, porque el público, que no tiene tiempo de leer documentos técnicos de relativa extensión y que forma su criterio por las noticias condensadas que dan los periódicos, no vió sino el hecho de que la Comisión recomendaba la Vía de Nicaragua; por donde se vé cuánta razón tenían, desde su propio punto de vista, los que manifestaron el más vivo empeño por que la Comisión, cualesquiera que fueran los datos consignados en el Informe, concluyeran en favor de la ruta rival de Panamá. Y

*sirva este antecedente para explicar desde ahora cuánta importancia le he dado yo a que el Informe definitivo de la Comisión no aparezca presentado de tal modo que dé asidero a la creencia de que la Comisión recomienda la Vía de Nicaragua.*

*La mayor parte quizá de los Representantes y Senadores no leyeron tampoco el Informe preliminar, y tomaron las conclusiones de él como cosa indiscutible; y tal era a fines del año pasado el estado de la opinión, que estuvo a punto de votarse en el Senado y en último debate el proyecto de Ley que adoptaba oficialmente por parte del Gobierno el proyecto de Nicaragua. Si esta Ley hubiera pasado, el daño habría sido casi irreparable. Por fortuna pudo atajarse, debido en gran parte a las noticias que en esos días publicaron los periódicos, con referencia a la Legación de Colombia que acababa de llegar a Washington, de que el Gobierno de esta República estaba dispuesto a entrar en arreglos favorables con los Estados Unidos para facilitarles la adquisición de la vía. Partiendo de este punto, lo natural era aguardar a ver cuáles eran aquellas proposiciones, para no adoptar una resolución festinada; y como las sesiones del Congreso estaban para terminarse y había pendientes otros asuntos graves, se logró así parar el golpe. Con esto quedaba tiempo por delante para ulteriores trabajos hasta la reunión del próximo Congreso, con la ventaja muy grande de que siendo éste Congreso nuevo, todos los proyectos del anterior tendrán que*

*ser sometidos otra vez a la consideración de la Cámara de Representantes, donde seguirán su tramitación constitucional.*

*Mientras tanto la Comisión del Canal Istmico continúa sus trabajos para la preparación del Informe definitivo. Ya han llegado los últimos exploradores que estaban trabajando en el estudio de la Vía de Nicaragua, y los datos que ahora se presentan serán completos y abarcarán la cuestión Canal por todos sus fases.*

*No es posible saber todavía cuáles serán las conclusiones de la Comisión; pero, por los pocos datos que poseo, me inclino a creer que el Informe será más imparcial en esta vez y que presentará los hechos en una luz más favorable a la Vía de Panamá, siempre, por supuesto, que la Comisión pueda decir, al menos de una manera general, que las objeciones provenientes de la actitud del Gobierno de Colombia y de la Compañía Nueva del Canal de Panamá han desaparecido en lo sustancial. A conseguir eso se han encaminado mis últimos trabajos, persuadido como estoy de que si el Informe nos es favorable, la opinión pública tendrá un cambio completo, y Colombia, sin comprometer nada, podrá entrar luego a negociar en condiciones muy ventajosas. Cerrada desde ahora la puerta, todo quedará perdido.*

## ¿PODRA LA COMPAÑÍA FRANCESA COMPLETAR LA OBRA DEL CANAL DE PANAMA?

*Mi opinión en este punto, respaldada por los hechos cumplidos hasta ahora, por el juicio de personas respetables residentes en Europa, y por las razones que adelante expondré, es decididamente negativa a la pregunta formulada.*

*En primer lugar hay que contar con el descrédito con que quedó herida la Antigua Compañía de Panamá, especialmente en Francia, donde tenía la fuente casi única de sus recursos. Todos los esfuerzos hechos de entonces para acá para vitalizar aquella Empresa y devolverle la confianza entre los suscriptores, han sido baldíos; imposibles han sido nuevos empréstitos, en cualquier forma, y a pesar de las más ingeniosas combinaciones; y todos los grandes centros comerciales de Inglaterra y Alemania se han mostrado sordos a los llamamientos de la Compañía en solicitud de nuevas suscripciones. Hecho es éste tanto más notable cuanto es indiscutible que la Compañía Nueva del Canal de Panamá está hoy muy hábilmente manejada, que sus trabajos se dirigen con orden y severa economía, que la obra ejecutada representa ya más de dos quintas partes del total, y que los estudios técnicos no dejan nada que desear.*

*Si los grandes y los pequeños capitalistas en Francia se muestran indiferentes, a pesar de estar comprometido el orgullo nacional y del grande interés por recuperar, siquiera en parte, las pérdidas su-*

*fridas por los primitivos accionistas; y si en el resto del Continente no se advierten hasta ahora síntomas de apoyo eficaz a aquella Empresa, parece fundado concluir que la situación no variará en nada durante los pocos años que tiene la Compañía para cumplir sus compromisos.*

*Y esto tiene dos explicaciones muy naturales.*

*Es la primera, que no está perfectamente demostrado que la Empresa del Canal de Panamá sea una colocación suficientemente segura y halagadora para atraer capitales particulares. Las estadísticas publicadas a este respecto son muy contradictorias, y aún las más optimistas apenas ofrecen un interés para los capitales invertidos, que fácilmente podría asegurarse en empresas menos expuestas a riesgos y contingencias. Se encarece mucho el desarrollo futuro del comercio, y se cita como ejemplo el resultado, superior a todo cálculo, del Canal de Suez; pero aun cuando en ello haya mucho de cierto, también lo es que el público llamado a formar la gran base de los suscriptores se compone en lo general de gentes de mediana fortuna, y que éstas son naturalmente muy desconfiadas.*

*A aumentar esta desconfianza contribuye y seguirá contribuyendo la actitud de los Estados Unidos. Todo el mundo en Europa sabe que este país no quiere que haya un Canal Istmico europeo; y sabe también allá que si para impedir la apertura del de Panamá fuera necesario favorecer la vía de Nicara-*

gua, el Gobierno y el pueblo de este país no vacilarían en gastar todos los millones que esta obra demandara. Ante semejante perspectiva es imposible admitir que capitalistas privados pretendan entrar con buen éxito en competencia con un rival tan poderoso.

La segunda causa de desconfianza es que aun cuando la Compañía Nueva del Canal de Panamá lograra hoy despertar el entusiasmo y conseguir los recursos indispensables para llevar a cabo la obra, ella no podría en ningún caso terminarse dentro del término fijado para la concesión, aun reconocida como válida y firme la prórroga de seis años últimamente otorgada por el Gobierno de Colombia. Sabiéndose que si el Canal no se abre en el término fijado, todas las obras ejecutadas, con sus máquinas y accesorios, pasarán a ser de propiedad de Colombia, no es de suponerse que haya mucho empeño de parte de los capitalistas franceses en favorecernos con sus ahorros. Y me parece también que sería aventurada la esperanza de que Colombia concediera una nueva prórroga, cuyo valor tendría que ser, en todo caso, tanto más crecido cuanto más adelantados estuvieran los trabajos al terminar la concesión.

En presencia de estos hechos parece cundidez infantil suponer que la Compañía Francesa pueda cumplir sus compromisos con Colombia.

Se objetará, sin embargo, que los millones ya invertidos son una garantía suficiente de que se hará un heroico esfuerzo para salvarlos de una pérdida total.

*La observación tendría fuerza si la Compañía Francesa tuviera que optar forzosamente entre los términos de este dilema o completar el Canal, o renunciar a todos sus derechos y propiedades en favor de Colombia... Pero esta disyuntiva no es forzosa, y a la Compañía le queda un tercer camino, que será el que adopta si Colombia no se precave en tiempo: vender su concesión a una Compañía o Sindicato compuesto de ciudadanos americanos.*

*De esto se ha hablado ya, y tengo datos para creer que no es una vana conjetura.*

*Si ello llegare a suceder, el Sindicato de que hablo sería en realidad de verdad el Gobierno americano, el cual, una vez en posesión de ese triunfo en el juego, nos daría la Ley de una manera implacable. Huyendo así de entrar hoy en algún arreglo libre y ventajoso con el Gobierno de los Estados Unidos, por la esperanza ilusoria de que la Compañía Francesa abra el Canal de Panamá, no se hace otra cosa que facilitar a éste país el medio de realizar sus deseos a costa nuestra.*

---

## OTRAS CONTINGENCIAS

*Supongamos que por hacerse hoy imposible cualquier arreglo con el gobierno de los Estados Unidos, éste se resuelva a acometer de lleno e inmediatamente el Canal de Nicaragua. En este caso los resulta-*

dos serían los siguientes: la *Compañía Francesa* se encontraría en incapacidad absoluta de abrir el Canal de Panamá, y al expirar el término de su Concesión, nos entregaría la parte de foso excavado y los elementos de la Empresa. ¿Qué haría Colombia con esa propiedad? ¿Podría venderla a los Estados Unidos, ya comprometidos en otra Vía? Claro es que nó. ¿Podría ofrecerla a alguna compañía particular, después del fracaso definitivo de la Concesionaria primitiva? La respuesta se contesta por sí misma. ¿Podría, finalmente, ofrecerla a alguno o a varios de los Gobiernos europeos? Tampoco, puesto que ellos no aceptarían ni comprarían una obra ya muerta, cuando no quisieron o no pudieron reanimarla cuando aún tenía vida. Algún periódico de Colombia, anticipándose a resolver estas cuestiones, ha sugerido la idea de que nosotros podríamos en todo caso abrir el Canal aplicando a este propósito el trabajo de los presidios de toda la República. Apunto aquí esta solución por si alguien la creyera digna de tomarse en cuenta.

Supongamos ahora que el Gobierno de los Estados Unidos no se ha resuelto a acometer la Vía de Nicaragua, por creérsela impracticable, e inadecuada, o demasiado costosa, cuando termine la Concesión de la *Compañía Francesa*; supongamos que ésta no ha vendido, pudiendo hacerlo, sus derechos a un Sindicato americano, y que graciosa, generosamente, por sus simpatías por Colombia, le entrega, sin litigios y de manera formal, todas las propiedades y dependen-

*cias del Canal al Gobierno de Colombia. ¿Cuál sería, en ese evento, el único comprador con quien la República podrá entenderse para negociar aquella propiedad? Pues es claro que ese comprador único sería el Gobierno de los Estados Unidos; y si entonces no habría temores de tratar con él, ni consideraciones de posible y futura absorción, no veo por qué esos temores hubieran de tenerse hoy para concluir un convenio que pudiera tener ventajas de otro orden, por las circunstancias especiales que al presente atraviesa Colombia.*

*Otra contingencia que pudiera también presentarse, sería la de que el Gobierno de los Estados Unidos, a quien tanto se teme hoy en Colombia por sus tendencias imperialistas y absorbentes, resuelto a adquirir la Vía de Panamá y a impedir que ese Canal se abra por los Europeos, fomentara—bajo mano— las impaciencias y el descontento de Panamá, y promoviera allí un movimiento separatista, primero, y de anexión luego, a la Unión Americana? ¿Cómo podría estorbarlo el Gobierno de Colombia? Recordemos que el acta de anexión de Tejas a los Estados Unidos fué suscrita por cincuentitrés individuos solamente; recordemos que en Panamá existen de tiempo atrás muy poderosos elementos americanos; recordemos que el Inglés es allí lengua muy generalizada; y recordemos finalmente que en Panamá existen siempre gérmenes de descontento respecto del Gobierno del interior, y que para aquella sección de la República la obra del Canal es algo como la tierra*

*prometida. Contemos también con la inestabilidad de la paz en Colombia, y no perdamos de vista que un nuevo movimiento revolucionario en el Istmo podría determinar la inmediata ocupación del territorio por fuerzas de los Estados Unidos, siempre en perspectiva de la obra que ellos necesitan. En este país hay, en lo tocante a las cuestiones internacionales, una unanimidad de propósitos y una fijeza de plan verdaderamente sorprendentes para nosotros, que vivimos con el día y para el día. La historia de las relaciones entre los Estados Unidos y España respecto a la Isla de Cuba, son una lección que no debemos desaprovechar. Las fanfarronadas y los arranques histéricos no son buenos para luchar con este país.*

---

## LAS POTENCIAS Y EL CAÑAL

*Por ciertas manifestaciones recientes de la prensa europea, que revelan el temor de que el comercio de los Estados Unidos alcance pronto una extraordinario preponderancia en los mercados de Oriente y de la América del Sur, se ha creído por algunos que las grandes Potencias europeas se pondrán fácilmente de acuerdo para construir por su cuenta el Canal de Panamá, garantizando colectivamente la neutralidad de esta Vía.*

*Que en Europa teman la competencia americana, es natural; que las grandes naciones manufactureras adopten ciertas medidas de protección para su comer-*

*cio amenazado, en término más o menos próximo, es también de suponerse; pero que los Gobiernos, como tales, acometen la obra del Canal, o respalden con su crédito a la actual Compañía concesionaria, se hace difícil aceptarlo.*

*Basta dirigir una mirada al mapa para comprender que Inglaterra, Francia y Alemania tienen vinculados sus más grandes intereses comerciales, políticos y coloniales, en el Oriente y en el Africa, y que para atender a ellos debidamente les basta el Atlántico y la vía de Suez.*

*Comercialmente, a todas las naciones les importa la Vía de Panamá; pero, para asegurarse ese tránsito libre y franco es cosa de muy secundaria importancia el que el Canal sea abierto y manejado por el Gobierno de los Estados Unidos o por una Compañía particular. De todos modos el Canal sería una ruta comercial para el mundo entero, y mal puede suponerse que los Estados Unidos la monopolizarán para su tráfico especial, en tiempo de paz.*

*En caso de guerra, si el Canal llegare a abrirse por los Estados Unidos, es claro que ellos tratarían de asegurarse ventajas especiales para el tránsito de sus escuadras; pero esa sería ya una cuestión de hecho y de fuerza material. El o los beligerantes que la tuvieran mayor en el mar, serían los que en realidad dominarían la Vía, aun suponiendo que las aguas mismas del Canal fueran absolutamente neutrales. Este mismo es el caso con el Canal de Suez, cuyo trán-*

sito defendería Inglaterra contra cualquier enemigo en tiempo de guerra; y contra esta ley de universal aplicación, nada valen los protocolos, las conferencias y los tratados.

*Precisamente, por esta razón parece que se ha abandonado aquí, siguiendo el consejo de los hombres más prácticos en el arte de la guerra, la idea de fortificar las bocas o salidas del Canal por los Estados Unidos. Las verdaderas y eficaces fortificaciones no se colocan hoy en tierra para señorear aguas marítimas, sino en el mismo mar. Los buques son fuertes ambulantes, y el que los tenga mayores y mejor manejados es el árbitro de la contienda.*

*Pero la gran dificultad para que las Potencias europeas concierten en el punto de que se trata, está en las rivalidades indestructibles que hoy mantienen entre sí. Inglaterra y Alemania son rivales encontrados, porque lo son en intereses comerciales y coloniales; Francia y Alemania mantienen siempre vivo el calor y el ardimiento de su pasada lucha; y Francia e Inglaterra se muestran constantemente las garras, y sienten como amenaza o como herida cualquier avance que haga una de las dos en la extensión de sus respectivos imperios coloniales.*

*En esta tirantéz de relaciones, se hace casi imposible un concierto que, en vez de ser causa de armonía, pudiera serlo de nuevas complicaciones.*

## INGLATERRA Y LOS ESTADOS UNIDOS

*El hecho de haber claudicado el Tratado Hay-Pauncefote y de haber vuelto a entrar en vigencia el Tratado Clayton-Bulwer, ha hecho creer que Inglaterra será un obstáculo casi insuperable para los Estados Unidos en su proyecto de abrir un canal Istmico cualquiera. Esto requiere algunas explicaciones.*

*Inglaterra recibió casi como una ofensa las modificaciones introducidas por el Senado de los Estados Unidos al Tratado Hay-Pauncefote, porque el procedimiento fué insólito y contrario a las reglas más triviales de cortesía internacional; y así se explica el que sin haber presentado contra-propuesta alguna a aquellas modificaciones, ni haber entrado siquiera a discutir las, hubiera dejado correr en silencio el término señalado para la ratificación del tratado, dejándolo caer por su propio peso. Inglaterra no tenía interés capital en conservar el Tratado Clayton-Bulwer, que le fué impuesto por los Estados Unidos; pero tampoco tenía interés en modificarlo, puesto que era siempre una arma; y bien sabido es que John Bull no gusta de desprenderse gratuitamente de nada de lo que posee. Por deferencia a los Estados Unidos, convino en modificar el Tratado Clayton-Bulwer, reservándose en las estipulaciones del nuevo pacto lo que le importaba para sus fines comerciales; pero viendo que aquella deferencia no era debidamente correspondida, hubo naturalmente de*

volver a su antigua posición, obteniendo con ello un gran triunfo diplomático.

El despecho, aunque bien disimulado, ha sido grande en este país; pero al mismo tiempo se ha comprendido que la culpa del fracaso la tuvo el Senado. La lección será aprovechada, porque el buen sentido es propio de esta raza y este pueblo; y aunque no faltan todavía senadores que anuncian el propósito de llevar las cosas hasta el último extremo, proponiendo la abrogación pura y simple del Tratado Clayton-Bulwer, no es probable que eso suceda.

El actual Secretario de Estado, Mr. Hay, ha tenido grande empeño en renovar el Tratado que lleva su nombre; y para no exponerse a un nuevo chasco, cuyas contingencias no correría en ningún caso Inglaterra, se ha ocupado últimamente en sondear las opiniones de los Senadores, a fin de tener una base segura. Parece ser que el resultado ha sido satisfactorio, y que Lord Pauncefote, que acaba de emprender viaje a Inglaterra, ha llevado el bosquejo del nuevo tratado. Dados los antecedentes apuntados, es natural suponer que si las modificaciones propuestas no alteran sustancialmente el Tratado Hay-Pauncefote, éste revivirá con mejor éxito en esta vez.

Inglaterra no llevará las cosas hasta el punto de provocar un rompimiento con los Estados Unidos, ni querrá exponerse a que por un arranque de jingoísmo del Senado, se declare abrogado el Tratado Clayton-Bulwer, colocándose así en una posición o muy grave o muy desairada.

*Por estas consideraciones, tomadas de lo que sobre el particular he visto en la prensa inglesa y americana más autorizada, infiero que los dos países llegarán a una inteligencia amistosa. Inglaterra se contentará con asegurarse el libre tránsito para su comercio, y como esto no afecta los intereses americanos, le será fácilmente concedido. Para los Estados Unidos la cuestión es muy importante, porque, derogado el Tratado Clayton-Bulwer, le queda expedita la vía de Nicaragua, ya para abrir por ella el Canal, ya para mantenerla como una arma con que asegurarse en definitiva la Vía de Panamá, esgrimiéndola o contra la Compañía Francesa, o contra el Gobierno de Colombia, o contra ambos, según el caso.*

*Por supuesto que a nosotros nos convendría mucho que continuara en vigencia el Tratado Clayton-Bulwer, porque eso obligaría a los Estados Unidos a conceder a Colombia mejores términos en la negociación sobre Panamá, ello en el supuesto de que nosotros realmente quisiéramos entrar en un arreglo, porque de lo contrario, el peligro será que se atropellarán nuestros derechos ante la dura ley de la necesidad.*

---

## NEUTRALIDAD DEL CANAL

*Mucho se habla en Colombia por los periodistas y por los filósofos idealistas de que, en cualquiera negociación sobre el Canal, ha de ser punto esencial*

*el que se establezca y reconozca la absoluta neutralidad de esta Vía para todas las naciones del mundo, tánto en tiempo de paz como en el de guerra.*

*No fué tan amplio y generoso así el criterio del Congreso que aprobó la Ley sobre Concesión a la Compañía del Canal de Panamá, puesto que, conforme a esa concesión, el Canal, aun en tiempo de paz, no estaría abierto sino a las naves de guerra de aquellas naciones que por pacto expreso hubieran reconocido la soberanía de Colombia en el Istmo. En este caso se cree el Gobierno de los Estados Unidos, en virtud del Tratado de 1848; por donde se vé que, respecto a este país la cuestión está de antemano resuelta.*

*Por lo que mira a las otras naciones de Europa o América, no acierto yo a comprender por qué habría Colombia de hacer capitulo esencial de un Convenio con los Estados Unidos la consignación del principio de absoluta neutralidad del Canal. Punto es ese que toca arreglar a los que en ello tengan interés. A Colombia le bastaría asegurarse el libre tránsito para todas sus naves, mercantes o de guerra; y sería el colmo del quijotismo sacrificar sus intereses de actualidad a un principio que en ningún caso tendría aplicación práctica, como se ha apuntado atrás.*

*Tampoco podría pretenderse que si los Estados Unidos abrieran el Canal con sus propios recursos, no tomaron algunas seguridades para su defensa, en caso de guerra. En otros términos: Colombia no podría autorizar la apertura de un Canal por su terri-*

torio, destinado a servir a los intereses industriales y comerciales de sólo los Estados Unidos; pero procedería injustamente pretendiendo negar a este último país toda ventaja, siquiera fuese nominal en la emergencia de un conflicto armado con otras naciones.

Y ya que se toca este punto de neutralidad, me parece oportuno recordar que el Gobierno de Colombia estipuló con la Compañía Francesa los términos en que ha de entenderse la neutralidad del Canal; pero que hasta ahora no ha habido una sola de las naciones europeas que haya propuesto un Tratado con Colombia, aprovechándose de los términos de la Concesión, para poder pasar sus naves de guerra por el Canal, reconociendo nuestra soberanía en el Istmo; lo que quiere decir que, o dan muy poca importancia a ese derecho, o no quieren contraer compromiso ninguno con nosotros.

Como están hoy la cosas, suponiendo que la Compañía Francesa concluyera la obra del Canal, el principio de la neutralidad de la Vía carecería de garantía efectiva, porque es claro que una Compañía particular no podría darla, ni tampoco el Gobierno de Colombia, que carece de fuerza. El único garante sería el Gobierno de los Estados Unidos, y a título de tal se reservaría una intervención muy directa en los asuntos del Istmo, que es precisamente a lo que hoy se le tiene más temor; todo lo cual concurre a demostrar que, por uno u otro camino siempre tendremos que encontrarnos con el poder de los Estados Unidos.

## LOS DOS CANALES

*Recientemente he visto publicada la opinión del actual Gobernador de Panamá, General Carlos Albán, de que el Canal de Niciragua no perjudicará en nada a la Vía de Panamá, que ambas pueden coexistir, que para ambas habrá tráfico suficiente, y que si el Gobierno de los Estados Unidos abre la primera, eso no impedirá el que la segunda se lleve también a término.*

*Muy respetable es sin duda la opinión del General Albán, por sus conocimientos técnicos en estas materias, por su vasta ilustración, por la serenidad de su criterio y por la muy merecida influencia que ejerce hoy en los consejos del Gobierno de Colombia; pero, con el debido acatamiento, me permito discrepar en este punto de tan alta autoridad.*

*Si ha sido y es aún discutible el que el Canal de Panamá sea una colocación especialmente halagüeña para los capitales, a penas se comprende que, dividiendo el tráfico entre dos vías cercanas y que llevarían una misma dirección, sirviendo a unos mismos intereses, hubiera campo suficiente de especulación para las entidades rivales.*

*Eso de abrir un Canal interoceánico no es cosa de todos los días, ni que esté al alcance de los recursos ordinarios aún de las más poderosas empresas industriales; y la prueba la está dando la historia del proyecto de Panamá. Desde hace siglos ha sido esta*

obra el sueño dorado de espíritus audaces y emprendedores; muchas compañías se han formado; muchos estudios se han hecho; grandes capitales se han invertido; y hasta el presente todavía es ése un mero proyecto.

Tampoco debe perderse de vista que aquí no se trataría de una competencia común y ordinaria entre dos compañías empresarias, sino entre una compañía con recursos limitados, y un Gobierno con capitales y elementos poco menos que inexhaustibles, empeñado por razones de política y de seguridad, en impedir la apertura de otro Canal Istmico. En estas circunstancias, es claro que el Gobierno de los Estados Unidos reduciría al *mínimum* los derechos de tránsito sobre la Vía por ellos escogida, anulando de este modo el provecho perseguido por la compañía particular en el Canal de Panamá. Este hecho no podría ocultarse a los capitalistas cuyo concurso habría de solicitarse; y ya se vé cual sería su respuesta a propuesta tan poco halagadora. La confianza no se impone con Decretos; los negocios no se rigen por las leyes de fantasía ni por elucubraciones poéticas, y nada es más sagaz y previsor que el interés mercantil.

---

## EL IMPERIALISMO AMERICANO

*En todas las Repúblicas de la América del Sur se advierte hoy un vivo sentimiento de recelo y aún*

*de manifiesto temor en presencia de la expansión que está tomando el poder de los Estados Unidos; y como en este camino no es de suponerse que se detengan, mientras nuevos campos se abran a su actividad y a su pujanza, justificado parece el temor de ulteriores avances, en época quizá próxima.*

*Este temor constituye el más poderoso argumento contra cualquiera negociación con los Estados Unidos sobre el Canal de Panamá; y el punto merece por lo mismo, seria consideración.*

*El hecho del crecimiento extraordinario de la Unión Americana es indiscutible, y lo es igualmente que ese crecimiento seguirá en progresión rápida y de una manera fatal, como que constituye el cumplimiento de una ley histórica. Pero por lo mismo, la sabiduría política no está en declamar contra lo inevitable, sino en tratar de que la corriente de los sucesos se encauce y se dirija, para que en vez de producir el desastre, como le sucedió a España, se convierta en beneficios para los países destinados a recibirla.*

*Pero el peligro no está sólo, para los países de Sur-América, en el Imperialismo Americano; está también en el Imperialismo Europeo. Inglaterra, Francia y Alemania buscan en todos los Continentes tierras nuevas en donde colonizar, para dar salida a su población exhuberante y alimento a sus industrias y a su comercio, empeñados en una competencia feroz. El Africa está ya repartida en su totalidad, y*

todo indica que, al menos para algunas de las naciones colonizadoras, aquel Continente no llena sus aspiraciones, puesto que la población europea no medra y prospera en gran parte del territorio africano. Alemania dirige ya sus miradas a Sur-América, y ha empezado a poner el pie en el Brasil; Inglaterra codicia la hoya del Orinoco; y Francia extenderá con mucho gusto sus posesiones en la Guayana. Si no fuera por los Estados Unidos, gran parte de Sur-América estaría ya colonizada por los europeos; y si entre los dos Continentes ha de sobrevenir algún conflicto armado, para el cual se preparan, ese será el principal objetivo de la lucha.

Entre estas dos fuerzas rivales que nos amenazan, preciso es tomar desde ahora un partido.

La expansión Americana sabemos ya lo que es, por lo que ha pasado en Louisiana, en la Florida, en Tejas, en California, y por lo que estamos viendo en Hawaii, Cuba y Puerto Rico. La seguridad, la libertad, el progreso en todo sentido han sido los resultados de aquel crecimiento.

Y por el aspecto puramente político parece indudable que el único correctivo que se vé contra la demagogia latina, mezcla informe de impiedad, romanticismo soñador y salvage apelación a la violencia, es una buena dosis de sangre, de hábitos y de higiene política llevados de Norte-América. La independencia no es por sí misma un bien; y puede desde ahora pronosticarse que la libertad de que Cuba va a gozar

será ordenada y pacífica. La intolerancia sectaria y anti-católica, que hizo allí sus primeros amagos desaparecerá de raíz, y veremos a la Iglesia libre y respetada, floreciente y benéfica como lo es aquí.

Nosotros no sabemos bien lo que es de dura y opresora la colonización europea; pero sí sabemos por experiencia cuánto es el desprecio, cuán hiriente la insolencia con que nos tratan los países fuertes del viejo Continente.

Por supuesto que todas estas son especulaciones de carácter general. A todo trance debemos asegurar nuestra independencia; pero el modo de hacerlo no es declamar contra el poder absorbente de los Estados Unidos, sino organizarnos bien políticamente, mantener el orden y la paz, asegurar el respeto a todos los derechos, y finalmente completarnos como nación, desarrollando nuestras riquezas, fundando el crédito en el extranjero y extendiendo nuestras vías de comunicación. Es peligroso en estos tiempos sentar fama de bárbaros; y son precisamente los revoltosos y los opresores en las Repúblicas Sur-Americanas los apóstoles más eficaces en favor de la conquista de nuestro suelo por las Potencias que se creen guardianes de los fueros de la civilización. No se necesita ser profeta para anunciar que si llega el caso de la desmembración de la América-Latina, de ello no se salvarán sino los países que ya se encuentren consolidados.

*Estas consideraciones tienden a demostrar que, precisamente el medio que Colombia tiene más a la mano para precaverse de los peligros que nos amenazan, es la apertura del Canal de Panamá; porque esa Vía dará extraordinario desarrollo a nuestro rico Departamento del Cauca, atrayendo capitales europeos, asegurando con ello, a su vez, la paz, y fomentando grandes arterias de comunicación. El supremo peligro para nuestra independencia es nuestra propia miseria, que engendra las guerras, con todo su cortejo de barbarie. De ese círculo hay que salir, y pronto, porque el mundo anda muy aprisa, y las exigencias de la civilización son cada día más apremiantes.*

*Con esta cuestión del Canal, desde el punto de vista del presente capítulo, está íntimamente conexionado nuestro problema del papel moneda. Colombia con sus recursos actuales, no puede pensar en redimirlo o amortizarlo en el curso de muchos años.*

*Con el alto precio del cambio, el aumento de las contribuciones será intolerable y muy poco productivo; el Gobierno no logrará acrecer sus rentas en la proporción necesaria para pagar los servicios que demanda una buena administración pública; los capitales extranjeros no afluirán a fomentar las empresas que más necesitamos, como son las de construcción de ferrocarriles, porque con papel moneda depreciado no se pagan intereses en oro; el crédito nacional no se fundará en el Extranjero, por la misma*

*razón; y así, con mal gobierno, con malestar general, con depresión del comercio, con obstrucción permanente para todo trabajo que no sea el de mero juego de especulación, no es muy difícil prever que sobrevenga una nueva guerra, de carácter mil veces peor que el de la que acaba de pasar. Entonces..... puede ser el fin.*

---

## EL CANAL Y LOS PANAMEÑOS

*Al estudiarse esta cuestión, el Gobierno de Bogotá debe tener muy en cuenta los intereses especiales de los habitantes de Panamá. Para ellos el Canal es asunto de vida o muerte, porque subsistiendo Panamá casi exclusivamente del comercio de tránsito, si el Canal se abriera por otra vía, la crisis sería inmediata, y casi segura la ruina total del comercio y aún de los propietarios urbanos, abandonándose consecuentemente todas las propiedades rústicas en la zona inmediata a la ciudad. Hasta el ferrocarril perdería gran parte de su actual importancia, sino toda, puesto que el tránsito de mercancías se haría de preferencia, por razones de economía, por la vía acuática. La emigración de las casas de comercio y de todos los que hoy viven de las industrias relacionadas con el acarreo, sería inevitable; y como consecuencia de tamaño desastre, vendría la anulación completa de las rentas nacionales y departamentales en el Istmo, cuya administración y gobierno serían un gravámen*

*permanente y muy pesado para el Tesoro de la Republica. Personas extrañas al Departamento de Panamá y que en él no tienen vínculos de propiedades, de negocios o de familia, pueden opinar lo contrario; pero estoy seguro de que no habrá un solo habitante de Panamá que no considere como desgracia suprema, peor mil veces que un terremoto, la pérdida de toda esperanza de que el Canal se abra por aquella vía.*

*Posible es que en el interior de Colombia se mire esto con relativa indiferencia; pero sería el último grado de la crueldad y de la imprevisión sacrificar los intereses de todo un Departamento a ideas preconstituídas o a meras fantasías. Intereses tan sagrados y valiosos, que representan el porvenir de un pueblo entero, no pueden ser materia de juego político. ¿Qué podría hacer entonces Colombia en beneficio del Istmo, ni con qué derecho podría oponerse a que esta Sección del país proveyera a sus más premiosas necesidades, llegando acaso hasta buscar la anexión a los Estados Unidos?*

*Por estas breves consideraciones, creo que el Gobierno de Bogotá debería, antes de adoptar una línea de conducta definitiva, explorar sobre esta cuestión el parecer de todas las personas de representación en Panamá, no dando sino muy relativa importancia a los informes de las autoridades Departamentales, sobre todo si los empleados públicos no son naturales o vecinos de Panamá.*

## LA COMPAÑÍA FRANCESA Y EL CANAL

*Cuando el Gobierno de Colombia en 1890, concedió al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico una prórroga de diez años para terminar y poner al servicio público la obra, se estipuló que la Nueva Compañía se organizaría definitivamente con capital suficiente al efecto.*

*En esta condición no se cumplió en manera alguna; y la prueba es que la Compañía Nueva no cuenta hoy con otro capital efectivo que con las sumas que hizo devolver a algunos de los antiguos accionistas más gravemente comprometidos en el ruidoso proceso de Panamá, con el objeto de salvarlos así de las consecuencias de sus criminales manejos. Todavía después la Compañía, hallando cerradas en Francia todas las puertas, pensó en organizar un Sindicato Americano, sin conocimiento del Gobierno de Colombia; y habiendo fracasado esta nueva tentativa para conseguir capital, solicitó y obtuvo la prórroga que últimamente se le concedió, por la miserable suma de un millón de pesos, y sin tomarse precaución alguna para asegurarse la conclusión de la obra en el término señalado.*

*De la correspondencia original que tengo a la vista, del Señor Doctor Nicolás Esguerra, Comisionado Especial para tratar este negocio en Europa, aparece con absoluta claridad que él se opuso a la Concesión de la Prórroga, considerando que el interés de la República estaba precisamente en dejar correr el*

tiempo, ya para poner a la Compañía en la precisión de ofrecer a Colombia una compensación suficiente por los perjuicios causados con la demora en abrir el Canal, ya para facilitar a la República el negociar sus derechos con otra entidad. Todas las observaciones del Doctor Esguerra fueron desatendidas; y como él pareciera un obstáculo, bruscamente se interrumpieron las negociaciones en París, para trasladarlas a Bogotá, donde en pocos días se arregló el negocio en los términos que conocemos, concediéndose la prórroga por un Decreto de carácter legislativo, en uno de cuyos considerandos se aduce, faltándose cínicamente a la verdad, que el Comisionado Doctor Esguerra recomendaba la operación.

La Compañía Francesa es quizá disculpable, en el punto de vista de sus intereses, por haber engañado, como a un niño, al Gobierno de Colombia; pero la Administración que llevó a término aquel negocio tendrá siempre una inmensa responsabilidad ante el país si, como puede suceder, la obra del Canal se malogra en definitiva.

La nueva prórroga ha sido y será un obstáculo sumamente grave para entrar hoy en cualquiera negociación provechosa para la República.

Todavía quedaría hoy un remedio, y sería que el próximo Congreso de Colombia, como creo que tiene derecho a hacerlo, improbara el Decreto legislativo que concedió la última prórroga a la Compañía Nueva de Panamá, devolviéndole la suma de ella recibida

con los intereses correspondientes; pero para eso sería preciso que ántes nos hubiésemos entendido con el Gobierno de los Estados Unidos, para tener un respaldo eficaz.

Punto es éste que debe estudiarse con calma y resolverse con energía. Colombia no debe defraudar a la Compañía del Canal de Panamá de ninguno de sus legítimos derechos; pero tampoco puede consentir en ser víctima de antiguos criminales manejos, ni de especulaciones nuevas adelantadas todas en detrimento suyo.

---

## LCS TRABAJOS DE LA LEGACION

Ya he dicho atrás cuál era la situación cuando yo llegué a los Estados Unidos, al parecer absolutamente desesperada. La opinión era universalmente adversa al Canal de Panamá, y en las Cámaras legislativas estaba a punto de votarse la Ley que adoptaba la Vía de Nicaragua. Era urgente impedir aquello, y para eso, hacer saber que Colombia tenía una palabra que decir en el asunto, y que esa palabra podía ser de mucha importancia para el Gobierno de los Estados Unidos. Mis instrucciones eran vagas y generales, como era natural, puesto que en Bogotá no se conocía sino de una manera muy imperfecta el estado de la cuestión. Pedir nuevas y precisas instrucciones era imposible por el cable, que funcionaba a la sazón de una manera muy irregular, con

*interrupciones largas y frecuentes; y el asunto era de días, quizá de horas. La táctica no podía ser otra que la de promover una agitación por medio de la prensa, hacer que se volviera a hablar de Panamá, que se supiera que las objeciones de la Comisión Istmica podían ser removidas, y que Colombia estaba pronta a satisfacer en lo posible los deseos del Gobierno Americano; todo ello sin comprometer nada de una manera oficial. Tal fué el origen de las especies propaladas en aquellos -días de febril ansiedad por muchos de los periódicos de este país. No pocas de aquellas especies eran absurdas; pero yo no podía, sin comprometer el resultado inmediato, entrar en polémicas, ni en rectificaciones imposibles de hacer, en momentos en que nada se debía precisar. Bien me hice yo cargo del efecto que habría de producirse en Colombia, donde la neurosis es enfermedad endémica; pero como el peligro inmediato no estaba allá, sino aquí, resolví aceptar las censuras contra mí; pero tengo el convencimiento de que se prestó un servicio importante.*

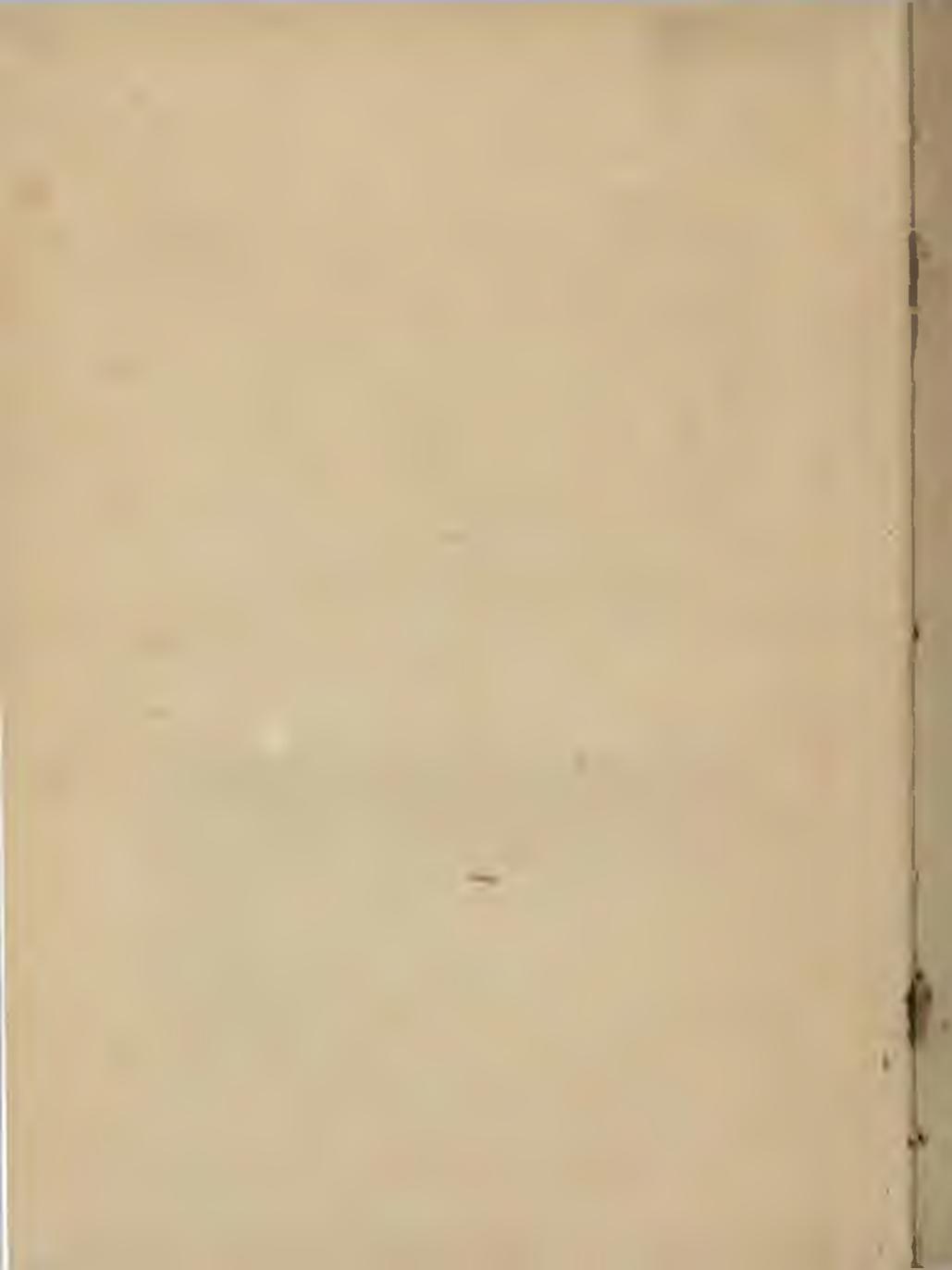
*Pasada aquella crisis, mis esfuerzos se han contraído a atraer simpatías y apoyos eficaces en favor de la Vía de Panamá entre personas de representación social y política, valiéndome para ello de conferencias orales, de cartas, de entrevistas constantes con representantes de la prensa, y de todos los medios que han estado a mi alcance, dedicando a este asunto todo mi tiempo. Los resultados obtenidos son patentes para todos los que hayan podido seguir con*

*atención el movimiento periodístico de este país; de tal suerte que hoy no sólo no prevalecen ya la indiferencia o la marcada antipatía respecto al Canal de Panamá, sino que aquellos sentimientos, antes generales, se han trocado en otros muy distintos, que permitirán una discusión más serena y menos preocupada en el próximo Congreso; sin que esto quiera decir que no existan todavía muy fuertes y muy tenaces sostenedores y campeones del proyecto de Nicaragua.*

*Ahora, si como es de esperarse, la Comisión Istmica presenta un Informe con mayor libertad, aprovechando para ello el cambio efectuado en la opinión pública, lo natural es suponer que el efecto sea decisivo en favor nuestro, siempre, por supuesto, que la mencionada Comisión tenga probabilidades de llegar a un arreglo con el Gobierno de Colombia. Este es el punto que allá deben estudiar y resolver.*

*Washington, D. C., Junio 25 de 1927.*

---



Como se desprende de todo lo anterior, Colombia no pudo hacer frente a la nueva situación creada con motivo del movimiento separatista, el que mereció la aprobación rápida del mundo entero. Los acontecimientos posteriores y el gran desarrollo alcanzado por la República de Panamá, han demostrado, también al mundo entero, que sólo con la emancipación podían alcanzarse en el Istmo los grandes ideales de un pueblo libre e independiente, quedando así justificado su procedimiento, que algunos colombianos califican de traición, no siendo en el fondo sino un paso doloroso dado por Panamá en defensa de su autonomía y engrandecimiento.

Panamá, Septiembre 30 de 1927.

**TOMAS ARIAS**