

17. LA NEUTRALIDAD Y LOS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES DE COLOMBIA.

El Encargado de Negocios de España en Bogotá, continuaba informando al Ministro de Estado español en Madrid, que el Gobierno colombiano, por medio de su Secretario de Relaciones Exteriores, justificaba y sustentaba la adopción de las anteriores medidas haciendo referencias al Derecho Internacional, alegato que, por lo interesante para el caso, vamos a reproducir:

"...El Secretario de Relaciones Exteriores, consideró oportuno justificarlas en la Memoria que posteriormente envió al Congreso, y al efecto dedujo la discordancia en las opiniones de los expositores del Derecho de Gentes, citando una larga lista de autores, uno en pro, otros en contra; y consignó luego varios precedentes históricos, desde la guerra de la independencia norteamericana, hasta la última entre la Francia y Prusia.

Sobre este punto copia el artículo 6º, del Tratado de 1871 entre Inglaterra y los Estados Unidos, el cual si bien se refiere sobre todo a la construcción, armamento o equipo de embarcaciones, contiene una frase de alcance más lato, al prohibir a los beligerantes que ninguno haga usos de los puertos o aguas con el objeto de renovar o reforzar sus aprestos militares, inclusive el reclutamiento; y aún cuando el Gobierno de Washington resolvió, en octubre de 1871, a propósito de la insurrección en Cuba, que las leyes de neutralidad no se aplican sino al armamento de una operación militar o naval que tenga carácter belicoso y no el simple envío mercantil de armas que es lícito para uno y otro Estado, llega el Secretario de Relaciones Exteriores a la conclusión de que, unido el punto cuando menos dudose en teoría y no enteramente esclarecido por los precedentes pactos, no cabía vacilación en aplicar a los beligerantes del Pacífico la cláusula del Tratado de Amistad y Comercio entre Colombia y Perú, que estipula la prohibición de comerciar con los artículos que sean contrabandos de guerra.

Pero, aún así, más bien que resolver la cuestión del tránsito de elementos de guerra por el Ferrocarril, esta medida del Gobierno lo que hizo fue eludirla, y así se ve obligado a reconocerlo el Secretario en su citada Memoria, uno de cuyos párrafos dice que: "aplicar al simple tránsito una cláusula del Tratado con Chile, que prohíbe a una parte franquear auxilios a los enemigos de la otra, equivaldría de restricción en restricción a anular la franquicia del tráfico internacional, cuando además dicho tránsito no podría calificarse de auxilio o suministro a los beligerantes por parte de Colombia...

Este punto importante, dejado así en pié, dio lugar a reiteradas reclamaciones de la Legación de Chile, creando una situación amenazante (que fue la que inspiró la iniciativa de Colombia para la reunión de un Congreso en Panamá, a fin de establecer el arbitraje), debido a estas insistentes gestiones, decía ya este Gobierno al del Estado de Panamá, en 19 de julio de 1879, que:

"si un barco de guerra, aunque sea de potencia beligerante, si intenta llevar bultos de mercaderías que no hayan venido destinados al Estado de Panamá, sino de tránsito para otro país, y su contenido no se puede conocer sino abriéndolos, ni se sabe por informes de procedencia oficial que contenga contrabando de guerra, el Presidente del Estado no está en el deber de hacer averiguaciones, ni de impedir el embarque; pero si algún gobierno extranjero o algún agente de él con personería para el efecto, da aviso que se pretende poner a bordo del buque unas municiones u otros artículos que no sean permitidos embarcar en puertos neutrales a los buques de guerra, el Presidente del Estado tomará cuantas medidas estén a su alcance para impedir el embarque..."

Esta resolución, limitada a los buques de guerra, tampoco podrá satisfacer las exigencias de Chile, ni puso término a sus reclamaciones, hasta que la destrucción de la Marina de los peruanos vino por sí misma a ponerle término...

La actual medida de este gobierno...se reduce a establecer en el Istmo la absoluta libertad de tránsito universal..." (véase: Documento número 43).

Realizado este inciso que, como hemos tenido oportunidad de apreciar no dista mucho del tema concreto de la neutralidad y, llegados a la fecha de febrero de 1884, cierta era la situación que comunica el Encargado de Negocios de España en Bogotá, al Ministro de Estado español en Madrid:

"Hace algún tiempo que no ofrece motivo a esta Legación para llamar la superior atención de V.E., sobre los problemas político-internacionales que suscita la construcción del Canal de Panamá. Y, aunque últimamente ocurrió cambio de Ministros entre los Gabinetes inglés y norteamericano, acerca de la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer, este incidente no ha tenido aquí resonancia ninguna, sea por la respectiva situación de ambos gobiernos, sea porque la política interior absorbe la atención de la prensa, y sobre todo quizá porque el actual aspirante a la Administración carece de prestigio y altura para abordar cuestiones de

semejante envergadura... agréguese a esto que la actitud de la opinión colombiana es completamente pasiva en este asunto, flotando entre la consciencia de la propia debilidad y el temor bastante arraigado del peligro de perder el Istmo, pero con la circunstancia...de que no se teme Europa, sino a los Estados Unidos..." (véase: Documentos número 44)

Con relación a este año 1884, también hay que señalar que, pese a los múltiples intercambios y gestiones diplomáticas entre Estados Unidos y Gran Bretaña, no se logró otra consecuencia que la de reafirmar la intención británica de no ceder sus posiciones con respecto a América Central y el Caribe, lo cual fue aceptado como hecho consumado por los Estados Unidos que se decidió a firmar con Nicaragua el Tratado Frelinghuysen-Zavala, para la construcción de un canal interoceánico de propiedad y dirección norteamericana, aunque el Senado de este último país no lo retificó en la creencia de evitarse problemas con Inglaterra, signo de que de modo alguno puede servir de indicador sobre cualquier canal que se construyese por tierras o sitios americanos.

El intento de los Estados Unidos de llegar a un acuerdo con Nicaragua, quizá influyó en los sectores empresariales-comerciales panameños que presionaron a los gobernantes de Bogotá y es posible aventurar, desde esta perspectiva, encontrar fundamento para la consideración en el pensamiento del Dr. Rafael Núñez, Presidente colombiano, y le inclinara a presentar argumentos favorables a los intereses norteamericanos a quienes inducía a que comprasen las acciones del Ferrocarril de Panamá, medida que le ayudaría a no retardar indefinidamente la solución al problema de la neutralidad del canal, movimiento estratégico-político del cual se dio cuenta el Encargado de Negocios de España en Bogotá, que comunicó al Ministro de Estado Español que:

"...si la Europa no guardara tan sepulcral silencio o inactividad, las consecuencias es que las cosas se encaminen hacia un fin opuesto..." (véase: Documento número 44).

De la observación anterior, consideraba el Encargado de Negocios de España en Bogotá, que era posible intentar una iniciativa en solitario y procurar la firma de un tratado de comercio con Colombia.

"...en armonía con los artículo 5º y 6º de la Ley de concesión de 1878, citándola explícitamente, si se quiere. Prescindiendo que esto sería tan lícito para uno y otra parte, ¿Importa la actitud norteamericana un reto que, aún cuando en sí es inadmisibile, haya de retrotraernos del más tímido intento...? y, en otro orden de ideas, ¿qué grado de responsabilidades pudiera acarrearlos para el porvenir un compromiso de garantía, en tanto al menos que nuestro proceder no fuese secundado por otras potencias europeas; no estaría justificado ese primer paso nuestro, por la situación especial de España respecto a estos países... que siguen creciendo, unos con menos lentitud que otros; y día llegará en que todos protesten mancomunadamente contra esa singular doctrina Monroe..." (véase: Documento número 44).

Recordando que, en el año 1885, se inicia una campaña internacional en favor de la neutralización mancomunada y garantizada por varios Estados europeos a se aplicada al Canal de Suez, reuniéndose con tal finalidad una Conferencia en París, el 1º de abril de ese mismo año ya un Consul de España en Panamá, informaba con respecto a los trabajos en el Canal que:

"...la opinión general, aún de personas inteligentes y también de algunas que tienen interés en defender la conducta de la empresa es, que se han adelantado muy poco los trabajos en proporción a lo mucho que se ha gastado; y que comparado el trabajo que se ha hecho en cinco años con lo mucho que aún queda por hacer, no es posible que el canal se inaugure en 1888, como la ha dicho Mr.de Lesseps, ni aún en algunos años más.

Pero la cuestión del tiempo no es la que preocupa a la gente, en lo que todo el mundo se fija es, en lo que se habrá de gastar todavía, tomando por base lo que ya se ha gastado...

En las apreciaciones que se hacen examinando el asunto,

algunos juzgan que la actual empresa no podrá concluir el canal a menos que, empezando por introducir en la administración y en las obras cuantas economías sean realizables, obtenga de los gobiernos de las naciones marítimas, a semejanza del Convenio celebrado con Dinamarca para la libre navegación del paso del Lund, una subvención que realce el crédito de la Compañía, permitiéndole asegurar la conclusión de la obra..." (véase: Documento número 45)

Con mayor relación a España, el Consull español en Panamá, comunicaba al Ministro de Estado español en Madrid:

"Sabido que hay cuantiosos capitales españoles comprometidos en la empresa, y comprometiendo además el inmenso interés que tiene España, tanto por la posición geográfica de la Península y las de las Islas Filipinas, como por la imperiosa necesidad de fomentar sus relaciones comerciales con las repúblicas hispanoamericanas, en que se lleve a cabo la apertura del Canal de Panamá, me considero en el deber, hoy que por todas partes van publicándose artículos que atacan a la Compañía Universal, de poner en conocimiento de V.E., lo que en la misma localidad es pública..."

Los trabajos en las obras del canal están completamente suspendidos desde hace varios meses... La Compañía anunció que pensaba dar un gran impulso a las obras... Esta promesa no se ha cumplido a pesar del tiempo transcurrido desde que se hizo... Las noticias acerca de los esfuerzos que se hacen en los Estados Unidos... para la construcción del canal por Nicaragua han agravado la situación y se generaliza la idea de que sería conveniente un examen detenido del estado de la empresa interoceánica de Panamá..." (véase: Documento número 45).

Para el mes de abril de 1885, en la casi totalidad del territorio colombiano, se estaba desarrollando otra guerra civil que se extendió al Istmo de Panamá y, durante ese interín se producen unos hechos que preferimos apreciar en palabras del Cónsul español en Panamá.

"...las fuerzas revolucionarias que se trasladaron a este territorio han cortado todas las comunicaciones... Bogotá quedó completamente cortada con el exterior... en los sucesos ocurridos en Panamá, los revolucionarios redujeron a prisión al Vice-Cónsul americano y a un agente inglés, hecho que provocó que fuerzas americanas e inglesas estuvieran a

punto de desembarcar..." (véase: Documento número 46).

Es de observar que, durante el desarrollo de la contienda civil en Panamá, "a la solicitud del Cónsul de Francia en Panamá de desembarcar tropas para proteger la vida e intereses franceses, el Comandante Franquer, Almirante de la División Naval del Pacífico de la Marina Francesa, siguiendo instrucciones de su gobierno, responde negativamente, afirmando no tener autorización para intervenir en los asuntos interiores de un país amigo y que lo haría sólo a solicitud del Jefe de Estado de Panamá" (187).

Por otra parte, "la opinión del Contraalmirante Lacombe, Comandante del Crucero 'La Flore', estacionado en el Atlántico era diferente y expresaba que: 'La Compañía del Canal se había ganado la mala reputación de la opinión extranjera en Panamá'(188), actitudes que nos sirven para poner de manifiesto que el Gobierno francés siempre se mantuvo prudentemente a distancia de la obra de Lesseps, para que dicho proyecto no pudiera ser identificado como una empresa oficial.

Por contra, a raíz de estos sucesos de 1885, los norteamericanos quedaron dueños del Istmo y, sobre la base de esta circunstancia, el Gobierno colombiano decide enviar, en Misión Especial, al Jorge Holguín, Secretario del Tesoro. Expresando el Cónsul español en Panamá:

"...la misión del Sr. Holguín, es un avance de Colombia hacia los conocidos deseos de los Estados Unidos para que garantice la neutralidad del tránsito interoceánico y la soberanía internacional de Colombia en el Istmo por el artículo 35 del tratado de 1846 y esta garantía se extienda al apoyo de las autoridades de aquel Estado..." (véase: Documento número 46).

El presidente colombiano, Dr. Rafael Núñez, con ánimo de reestablecer el orden y la seguridad en el Istmo, con fecha de 17 de octubre de 1885, dictó un Decreto estableciendo un régimen de aduanas para los puertos de Colón y Panamá, en sustitución del sistema de franquicias.

Dicho Decreto y medidas provocó una oposición en el Estado de Panamá, alegando que:

"... la población del Istmo depende de las franquicias comerciales, sin las cuales no le sería dado aprovechar los beneficios que le proporcionan el Ferrocarril y el Canal mediante el tráfico interoceánico que sostiene el primero y las obras que se ejecutan en el segundo...". (véase: Documento número 47).

En lo que importaba a España, el establecimiento de un régimen de aduanas, consideraba el Cónsul español en Panamá que favorecía a sus intereses, porque:

"... sería desde luego ventajosa la instalación de las aduanas, porque las formalidades a que quedará sujeta la importación de las mercaderías sería, para los laborantes de la insurrección en Cuba, un obstáculo que le impedirá, cuando menos las dificultades en gran manera, la adquisición de armamentos y no les será tan fácil como con las franquicias del Istmo, de que han hecho uso hasta mayor en el abuso...". (véase: Documento número 47).

Con ánimo de reflejar nuestras impresiones sobre la paralización de las obras del canal y la revolución padecida por Colombia en 1885, con mayor relieve en el Istmo, y su incidencia sobre la cuestión del régimen de neutralidad del canal o neutralización del mismo, vamos a servirnos, por una vez más, de la documentación diplomática española de la época.

Y para el caso concreto, de las comunicaciones que emite el Cónsul de España en Panamá al Ministro de Estado español en Madrid. En ese sentido, consideraba el citado Cónsul:

"La cuestión parece ser directa contra la Compañía del Canal y lo confirma la llegada de un Comisión de Bogotá, con objeto, según parece, de examinar los trabajos del Canal y enterarse de la situación de la Compañía en el Istmo...". (véase: Documento número 48).

Continuaba el Cónsul español en Panamá:

"También parece que piensa el Gobierno atacar a la Compañía del Canal por haber comprado el Ferrocarril, fundándose para ello, en que la Ley de la concesión establece que el Ferrocarril no puede dejar de ser americano, norteamericano...". (véase: Documento número 48).

Sobre el mismo tema, el Cónsul de España en Panamá, proseguía:

"...existe la posibilidad de que este gobierno colombiano piense renovar y proseguir la reclamación contra la Compañía del Canal de Panamá, dándole otro sesgo y contando con el apoyo en una u otra forma del gobierno de Washington, para lo cual veía antecedente con relación a las miras del Presidente Núñez, en una manifestación suya de diciembre de 1884.

Así ha sucedido, en el Diario Oficial de 2 del corriente, trae por fin la demanda que a la Suprema Corte presenta el Procurador de la Nación, dirigida contra la Compañía Canal...

El Procurador General propone en conclusión que se declare caducado el Contrato de Ferrocarril, encautándose de él la nación colombiana, o que se rescinda, obligando a la Compañía a la indemnización de perjuicios, sin que esto excluya el que pueda seguir subsistiendo el referido contrato, mediante el pago de sumas a que Colombia se cree acreedora... parece que este punto fue uno de los principales que en sus instrucciones llevó el Sr. Holguín, recibido en Washington como Ministro Plenipotenciario en Misión Especial, y que el Presidente Núñez, antes de llevarlo adelante quiso asegurarse de la actitud de aquél gobierno..." (véase: Documento Número 49).

En otro apartado, el mismo diplomático español en Panamá, estimaba:

"El Presidente Núñez, en su reciente Mensaje al Consejo de Delegados para la reforma de la Constitución, no vaciló en decir que la precaución más segura para conservar la soberanía en el Istmo de Panamá era.

"el atinado cultivo de nuestras relaciones con el gobierno norteamericano que acaba de darnos muestras y testimonio de su buena fe"

Es evidente que la intervención de los Estados Unidos, dominando aquellos revolucionarios significó un muy eficaz servicio para la causa del gobierno, pero considerando que aquellos obraron antes que por sí mismos que por prestarlo, cabe moderar algo el sentimiento de gratitud, ni había por que acusarlo en un documento tan solemne, ajeno a toda observación general sobre política exterior.

Por algo quiso, sin embargo, un hombre del talento del Dr. Núñez, acentuar esta expresión ¿Será que en sus meditaciones se ha persuadido de que los vapores americanos están por destino manifiesto llamados a ejercer un predominio absoluto e irrenunciable sobre estos países hispanoamericanos y que influya en su ánimo un no muy natural y pesimista sentimiento?

¿O será que el Dr. Núñez, poco sensible a apasionamientos patrióticos persigue ante todo fines positivos, fiscales y aún en cierto modo políticos que juzga indispensables para el desarrollo de su labor administrativa?.

Si algo de lo que se teme se realizara, no creo que pudiera ahorrarse esa senda sin herir el sentimiento público, por abatido que hoy esté" (véase: Documento número 49).

NOTAS

DEL SEGUNDO CAPITULO.

- 1.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p.444.
- 2.- Sobre la actitud norteamericana en esa época, hay que recordar que ya en 1830, hubo investigación norteamericana sobre las rutas interoceánicas. No obstante ese interés tenía un carácter vago y genérico, preocupándose sólo por asegurar para los Estados Unidos los mismos derechos que tuviera cualquier otra potencia para construir un canal por el área. A pesar de una fuerte campaña de prensa, a partir de 1840, y del acuerdo del Senado de instar al presidente la construcción del canal, es lo cierto que Estados Unidos mientras no vió claro el establecimiento de su propio control sobre el canal y sí la posibilidad que cayera en manos de Inglaterra o Francia, adoptó una actitud muy semejante a la famosa del perro del hortelano "que no come ni deja comer".
- 3.- Materno Vásquez, Juan: **Una indagación sobre las Ideas en Panamá**, en revista Lotería Nacional, número 292, julio, 1980, editorial Lotería Nacional de Beneficencia, Panamá, 1980, p. 44. (número dedicado al Centenario del Canal Francés). Con respecto al movimiento político interno panameño hay que decir que "El separatismo del grupo mercantil capitalino constituyó una tendencia constante a lo largo del Decimonono, aunque sus distintas gestiones en ese sentido estuvieron condicionadas por muy diversas circunstancias. Sin embargo, desde un principio la fórmula separatista estuvo estrechamente emparentada con la idea de dependencia, amparo, suspicio o tutelaje mercantil del Istmo por parte de las grandes potencias como Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, etc.... Evidentemente, el ideal separatista

estaba supeditado al aprovechamiento de la "RUTA". Esta misma supeditación en el orden de las finalidades se refleja en el desenlace de los distintos movimientos emancipistas de ese siglo, como fueron los de 1826, 1830, 1831, 1840 y 1862, invariablemente provocados como respuesta a un estado de crisis política de la Unión colombiana, de cuyos avatares querían apartarse los dirigentes itsmeños para evitar un empeoramiento de la situación transitista del Istmo...". Alfredo Castellero Calvo: **El oro de California en la Vida Panameña**, en el libro-compilación: **Relaciones de Panamá y los Estados Unidos**, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 123.

- 4.- Gerstle, Mack: **La tierra dividida**, p. 121.
- 5.- Texto tomado de la Alocución del sr. Le Theule, Ministro de Transportes de Francia, con motivo del Centenario del Canal Francés, celebrado en la ciudad de Panamá en julio de 1980 y publicado en la revista *Lotería*, número 292, julio de 1980, editada por la Lotería Nacional de Beneficencia de Panamá, 1980, p. 11.
Véase: Gerstle, Mack. Op. cit., p. 39,40.
- 6.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad, Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 445.
- 7.- Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Colección Pensamiento de Nuestra América, Casa de las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p.63.
- 8.- Gerstle, Mack. Op. cit., p. 249.
- 9.- Gerstle, Mack. *ib. idem*, p. 269.
- 10.- "Efectivamente, en 1876, la Sociedad Geográfica de París, crea el Comité Francés para la Excavación del Canal Interoceánico. En su presidencia se coloca a Ferdinand de Lesseps aureolado por su

triunfo en la construcción de Suez". Texto tomado de la alocución del sr. Le Theule, Ministro de Transportes de Francia con motivo del Centenario del Canal Francés, en revista Lotería, número 292, julio 1980, publicación de la Lotería Nacional de Beneficiencia de Panamá, 1980, P.12.

- 11.- Bozquez de león, Everardo: Panamá en la Encrucijada durante la primera mitad del siglo XX, en la compilación: **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos**, segunda edición, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 89.
- 12.- Gerstle, Mack. Op. cit., p. 274.
- 13.- "Además de Francia y sus colonias Argelia y Martinica, estaban representados 22 países extranjeros: Austria-Hungría, Bélgica, China, Colombia, Costa Rica, Alemania, Gran Bretaña, Guatemala, Hawaii (entonces independiente), Holanda, Italia, México, Nicaragua, Noruega, Perú, Portugal, Rusia, El Salvador, España Suecia, Suiza y los Estados Unidos. Eran en total 136 delegados de los cuales 73 procedían de Francia y sus dependencias...". Gerstle, Marck: *La Tierra Dividida*, p. 275.
- 14.- "Para facilitar y apresurar el trabajo, el Congreso fue subdividido en Cinco Comisiones. A la primera, la Comisión de Estadísticas (formada por 18 miembros), se le asignó la tarea de calcular el tonelaje probable que se esperaba habría de pasar a través del canal, el tanto por ciento del tráfico total que proporcionaría cada una de las naciones marítimas y las posibles cantidades y promedio de valores de varias clases de mercancías en tránsito. La segunda era la Comisión de Economía y Comercio, compuesta por 20 miembros instruidos para estudiar los probables efectos del canal sobre el comercio y la industria en algunos países, los ahorros en costo de transportes y de seguros y la creación de nuevos mercados y canales de comercio mundiales. La

tercera o la Comisión de navegación (compuesta por 8 miembros) tomó a su cargo la investigación de tipos y tamaños de los buques que regularmente utilizarían el canal, la influencia anticipada del canal sobre construcciones y diseños marítimos, los efectos de los vientos y corrientes y el clima y la meteorología del istmo con una referencia particular a la presentación de los materiales que debían usarse en la construcción y mantenimiento de la vía interoceánica. la quinta, la Comisión de Averías y Medios, constaba de 18 miembros y su tarea consistía en calcular los probables ingresos brutos y netos del canal y la tasa de peaje que produciría el máximo beneficio...". Gerstle, Marck: *La Tierra Dividida*, p.277.

15.- "La Comisión Técnica. Este Grupo, el mayor por su número de miembros y de especial importancia. Este grupo debía decidir sobre las rutas más ventajosas y el tipo más factible de canal desde el punto de vista de la ingeniería; estimar los costos de construcción, operación y mantenimiento, e idear los medios para asegurar un fácil y seguro tránsito a través del canal y sus puertos terminales...". Gerstle, Marck: *La Tierra Dividida*, p. 277.

16.- Gerstle, Marck: op.cit., p. 277.

17.- Gerstle, Marck: ib.-idem, p. 284.

18.- Ib.-idem, p. 286, 287.

19.- Ib.-idem, p. 288.

20.- "El "EVENING POST", el "POST", el "TRIBUNE", el "STARD" y otros periódicos norteamericanos evocaban siempre la doctrina Monroe diciendo que había llegado el momento de aplicarla y todos han dirigido fuertes censuras al Secretario de Estado, Mr. Evarte que ha sido uno de los pocos que no se ha dejado llevar por la corriente general, limitándose a interrogar al representante de

Francia, Mr. Ousrey, acerca de las miras del gobierno francés, y quedando satisfecho con la declaración de éste que consideraba la empresa de Lesseps como una empresa particular en la que nada se mezclaría. Estas seguridades de Mr. Ousrey, y dadas en nombre de su gobierno fueron acogidas favorablemente como una prueba de amistad de la República Francesa...". Texto tomado del Documento número 11 de este trabajo.

- 21.- Figuroa navarro, Alfredo: **Visión de Panamá durante la época del Canal Francés**, en Revista Lotería, número 292, julio de 1980 (Monográfico dedicado al Centenario del Canal Francés), editada por la Lotería Nacional de Beneficiencia de Panamá, 1980, p. 17.
- 22.- Martínez Díaz, Nelson: **El Mundo Americano**, artículo publicado en la revista Historia Universal, Siglo XX: América entra en escena, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p. 6, 10 y 11.
- 23.- Szymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p.79.
- 24.- Martínez Díaz, Nelson: artículo citado en revista de Historia Universal, siglo XX: **América entra en escena**, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p.7.
- 25.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p.31.
- 26.- Martínez Díaz, Nelson: artículo de revista Historia Universal, número 4, **El Mundo Americano, Siglo XX: América entra en escena**, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p.7, 8.
- 27.- *Ibidem*, supra, p. 8.
- 28.- Szymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 80.

- 29.- Atkins, G. Pope: **América Latina en el Sistema Internacional** (traducción al español de María Elisa Moreno Canalejas), Ediciones Gernica, México, 1980, p. 107.
- 30.- Yau, Julio: **El Canal de Panamá. El Calvario de un Pueblo.** ed. Mediterráneo, Madrid, 1972, p. 41.
- 31.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 32.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 33.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 34.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 35.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 36.- Gerstle, Mack: Op.Cit., p.296.
- 37.- Yanguas Messía, José María: **La Neutralidad. Su Concepto. Derechos y Deberes de los Neutrales.** Tesis Doctoral (inérita), Facultad de Derecho, Universidad Central de Madrid, 1915, p. 14.
- 38.- Yanguas Messía, José María: Op. Cit supra, p. 14.
- 39.- Neumayer de Ramsla, publicó en 1620 una obra titulada: **Von der Neutralitat un assitenz oder Unparthez ligkeit in Kriegsten.**
- 40.- Grocio, Hugo: **De Iuris Belli ac Pacis.**
- 41.- Véase: Verdross, Alfred: **Derecho Internacional Público,** quinta edición en español, traducción de Antonio Truyol y Serra, Biblioteca Jurídica, Aguilar, Madrid, 1967, p. 52 ss.
- 42.- Colombos, C. John: **Derecho Internacional Marítimo,** traducción al español por José María de Azcarraga, Biblioteca Jurídica, Aguilar, Madrid, 1961, p. 446 y 447.
- 43.- Colombos, C. John: Op. Cit., supra p. 445.
- 44.- Bonfils, H.: **Manual de Droit International Public,** París, 1914, p. 106, citado por José María Yanguas Messía en su obra o tesis doctoral: **La neutralidad. Su Concepto. Derechos y Deberes de los Neutrales,** Facultad de Derecho, Universidad Central de Madrid, Madrid 1915, p. 17.

- 45.- Véase el Documento 14 de este trabajo.
- 46.- Materno Vásquez, Juan: *Tratados del Canal de Panamá. Historia relativa a los Tratados del Canal de Panamá*, Tomo II, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 204.
- 47.- Fraga Iribarne, Manuel: *Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, 454, 455.
- 48.- Materno Vásquez, Juan: *Tratados del Canal de Panamá. Historia relativa a los Tratados del Canal de Panamá*, Tomo II, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 203.
- 49.- Texto tomado de Juan Materno Vásquez, Op. Cit. supra p.203, 204.
- 50.- Véase: Documento número 14 A de este trabajo.
- 51.- La Ley 107, de 26 de diciembre de 1890, estableció la primera prórroga de la Concesión o Contrato originario para la construcción del canal francés, y decía en su artículo único: "Apruébase en todas sus partes el contrato que reforma al de 23 de marzo de 1878 para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, celebrado entre su Señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el señor Luciano N.B.Wyse, como Apoderado Especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice: Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará "El Gobierno" y Luciano N.B.Wyse, Comandante de la Marina, Ingeniero, concesionario primitivo del Canal interoceánico y apoderado especial de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta del Poder otorgado en París con fecha de diez y seis de mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "El

Concesionario", han convenido reformar el Contrato de 23 de mayo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por la Ley 8 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes: Artículo 1º: El Soberano concede al Liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá una prórroga de diez años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el canal..." (véase Documento número 14 B de este trabajo).

- 52.- Véase texto completo de este tratado en Documento número 14 B de este trabajo.
- 53.- González Loscertales, Vicente: **América Central y el Caribe**, artículo en revista de Historia Universal, siglo XX, número 4: América entra en escena, publicada por el Grupo 16, Madrid, 1983, p.55.
- 54.- Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 72.
- 55.- Spymann, Nicholas S.: Op. Cit., supra, p. 75.
- 56.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p. 151.
- 57.- Texto tomado del documento número 9 de este trabajo.
- 58.- Texto tomado del documento número 10 de este trabajo.
- 59.- Texto tomado del documento número 11 de este trabajo.
- 60.- Martínez Díaz, Nelson: **El Mundo Americano**, artículo publicado en la revista Historia Universal, Siglo XX: América entra en escena, número 4, publicación del Grupo 16, Madrid, 1983, p. 7, 8.
- 61.- Yau, Julio: **El Canal de Panamá. El Calvario de un Pueblo**. ed. Mediterráneo, Madrid, 1972, p.98, 99.

- 62.- Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974, p.446.
- 63.- Rijfjokel, Marcia: **Sobre el Artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack**, en la obra colectiva: **Relación entre Panamá y los Estados Unidos**, Volumen Tercero, segunda edición, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 109, 110.
- 64.- "... Durante dos decenios el gobierno de los Estados Unidos intentó persuadir a Nueva Granada para que aboliese ciertos impuestos discriminatorios sobre productos norteamericanos. Hasta ese momento, 1846, todas las propuestas fueron rechazadas; pero a partir de esa fecha, las autoridades de Nueva Granada cambiaron de actitud en forma repentina. Benjamín A. Bislack, el nuevo Encargado de Negocios, llegó a Bogotá el 1 de diciembre de 1845 e inmediatamente entró en negociaciones con el Ministerio de Relaciones Exteriores de Nueva Granada, para el arreglo de esta controversia aduanera. Mallarino, titular del Ministerio de Relaciones Exteriores de Nueva Granada y el presidente de la República, Tomás Cipriano Mosquera, favorecían la cancelación de los derechos preferenciales, pero exigían, en cambio, la garantía de la neutralidad del Istmo y la soberanía de Nueva Granada sobre el Istmo...", en Gerstle, Mack: **La Tierra Dividida**, p. 126.
- 65.- Materno Vásquez, Juan: **Tratado del Canal de Panamá**, Tomo segundo, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, O. 217.
- 66.- **Síntesis histórica y Diplomática de la Cuestión del Canal**, en artículo de la revista **Lotería**, número 266-267, abril-mayo, 1978. **Lotería Nacional de Panamá**, 1978, p. 9.
- 67.- Ib. idem, supra, p. 9.
- 68.- "... El reconocimiento internacional de la Independencia fue progresivo. Inglaterra ya no se sentía obligada con España y

ayudaba cada vez más a los rebeldes. Su política europea opuesta a los planes de la Santa Alianza y, particularmente a los de España y Rusia, contribuyó no poco a esta colaboración con el Movimiento independentista. Inglaterra provocó indirectamente, mediante gestiones realizadas por un representante de Canning, la Declaración Monroe de 1823 y que alinearía a los Estados Unidos en la política contraria a la intervención de la Santa Alianza en América...", en Gustavo y Hélène Beyhaut: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial, Siglo XXI**, segunda edición en español, abril de 1986, Argentina-México-España, 1986, p. 16.

69.- "...En 1882, el Congreso de Verona autorizó a Francia para que interviniera en España y arruinara el régimen existente que se había establecido como resultado de una revolución republicana. Francia declaró la guerra a las Cortes Españolas, instauró la Monarquía y comenzó a jugar con la idea de una acción colectiva europea que reimprimiese las revoluciones en América y reintegrara sus valiosas posesiones a la Corona de España. Fueron invitadas las potencias a una reunión que habría de celebrarse en París donde se discutiría el programa. Si el Congreso hubiera aprobado la propuesta y convenido en una acción común, la composición del mundo habría sido la que resultaría en la presente guerra de la victoria del Eje sobre Rusia y China..., excepción hecha del Imperio Británico, Estados Unidos habría sido cerrado por una alianza europeoasiática... En vista de la situación, el Secretario Británico de Asuntos Exteriores, Canning, acercóse a Rush, Ministro Norteamericano en Inglaterra, con un plan de acción conjunta. Las posibilidades del comercio británico se limitarían y restringirían inevitablemente si la parte española del Nuevo Mundo volvía a ser dominio del Trono de

los Borbones. Además, el equilibrio de poder del mundo se inclinaría casi por completo en favor de las potencias terrestres de Europa que dominaría no sólo las principales masas continentales de Eurasia, sino también el continente de Sudamérica. Era, por lo tanto, prudente política llamar a Nuevo Mundo para reestablecer el equilibrio del Viejo Mundo. En general, el interés de los Estados Unidos coincidía con el de Gran Bretaña. La reconquista de América Española lo habría sido en detrimento de sus puntos de vista económicos como políticos. Pero si los intereses británicos y americanos coincidían en cuanto al plan francés de reconquista, no ocurría lo mismo en lo que atañe al hemisferio occidental; ingleses y norteamericanos habrían de disputarse, inevitablemente, el comercio y la amistad del continente meridional. Este hecho, junto con el criterio de aislamentista de John Quincy Adams y su profunda desconfianza hacia la Gran Bretaña, impidieron que fuera aceptada la insinuación de Canning para llevar a cabo una acción conjunta". En Nicholas J. Szymann: **Estados Unidos frente al Mundo**, p. 73, 74.

70.- Beyhaut, Gustavo y Hélène: **América Latina. De la Independencia a la Segunda Guerra Mundial**, segunda edición en español, Siglo XXI, México-Argentina-España, abril de 1986, p. 146.

71.- **Síntesis Histórica y Diplomática de la Cuestión del Canal de Panamá**, en revista *Lotería*, número 266-267, abril-mayo, 1978, Lotería Nacional, Panamá, 1978, p.11.

72.- Véase: Juan Materno Vásquez: **Una Indagación sobre las Ideas en Panamá**, en revista *Lotería*, número 292, julio 1980 (Dedicada al Centenario del Canal Francés) editada por Lotería Nacional, Panamá, 1980, p.44 a 49.

73.- Véase: Arosemena, Mariano: **Apuntamientos Históricos**. Imprenta

Nacional, Panamá, 1980, p. 44 a 49.

- 74.- Arosemena, Mariano: Op. Cit., supra, p.237 y sgtes.
- 75.- Ricaute Soler: **Formas Ideológicas de la Nación Panameña**, editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1977. p. 54.
- 76.- Juan Materno Vásquez tiene mucha razón en la presentación y sustentación de su argumento, independientemente de nuestra estimación de creer que el problema era en verdad algo más complejo. "...En el momento separatista istmeño se forjaron en aquella época dos núcleos perfectamente deslindados. El uno compuesto por hombres intransigentes, en su mayor parte, quería como más práctica la anexión al Ecuador. El otro, se oponía a ella y anhelaba que las dos provincias de Panamá y Veraguas surgiesen llenas de vida y de una nacionalidad independiente, la República Anseática del Istmo, bajo el protectorado de Inglaterra y de los Estados Unidos. Dirigía a los primeros Mariano Arosemena; a los segundos, José D. Obaldía. Este jefe, conspirador práctico y prudente hizo todo lo posible para atraerse con maña a los agentes consulares de Inglaterra y de los Estados Unidos, a fin de que sirviesen de intermediarios ante sus respectivos gobiernos ...Arosemena, no era, por lo visto un "conspirador práctico y prudente", pues se apresuró a lanzar un manifiesto de apoyo a la idea de que Panamá debía agregarse a Ecuador y desligarse de la Nueva Granada..." Ricardo J. Alfaro: **Vida del General Tomás Herrera**, Imprenta Henry y Cía., Barcelona, 1909, p. 103.
- 77.- González Loscertales, Vicente: **América Central y el Caribe**, artículo en revista de Historia Universal, siglo XX, número 4: América entra en escena, publicada por el Grupo 16, Madrid, 1983, p.59, 60.

- 78.- "...Polk, envió el Tratado al Senado, el 10 de febrero de 1874, con un Mensaje de Recomendación: La importancia de esta concesión para los intereses políticos y comerciales de los Estados Unidos no se puede exagerar. Ninguna persona puede percibir más profundamente que yo, el peligro de las alianzas intrincadas... el fin último... es asegurar a todas las naciones el paso libre en el Istmo. Si los Estados Unidos... deben ser los primeros en tomar partes de esta garantía, no puede dudarse... que esta garantías similares serán otorgadas por Gran Bretaña y Francia... Además, tal garantía es indispensable para la construcción de un ferrocarril o de un canal a través del territorio. Ningún Estado soberano ni individuos aportan su capital sin ninguna seguridad como ésta para sus intereses..." Manuel Fraga Iribarne: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1971, p. 448.
- 79.- Fraga Iribarne, Manuel: Op. Cit. supra, p.448.
- 80.- Rijfjokel, Marcia: **Sobre el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack**, en la obra colectiva: **Relaciones de Panamá con los Estados Unidos**, Tomo Segundo, Biblioteca Nueva Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p.111.
- 81.- Véase: Documento número 16 de este trabajo que contiene el texto completo del Tratado Clayton-Bulwer.
- 82.- Atkins, G. Pope: **América Latina en el Sistema Internacional** (traducción al español de María Elisa Moreno Canalejas), Ediciones Gernica, México, 1980, p. 77.
- 83.- Texto tomado del Documento número 16 de este trabajo.
- 84.- Para obtener una mejor versión, cfr. Miles F. Duval: **De Cádiz a Catay**, editorial Universitaria de Panamá, Panamá, 1973, p. 94 y sgtes.
- "...La concesión del Ferrocarril Transístmico que perdió la

compañía presentada por Klein, la otorgó el gobierno de Nueva Granada el 28 de diciembre de 1848 a un triunvirato de norteamericanos: William Henry Aspinwall, Henry Chuncey y John Liod Stephens. El nuevo contrato seguía con fidelidad el modelo de acuerdo Klein, al que estaba ligado por referencias específicas; pero la duración del privilegio se redujo de 99 a 49 años. El gobierno se reservó el derecho de redimir la concesión y adquirir el ferrocarril por 5.000.000 de dólares al final de 20 años; por 4.000.000 dólares después de 30 años y por 2.000.000 dólares después de 40 años. En abril de 1850, se redactó nuevamente el contrato como documento independiente y se eliminó toda referencia al de Klein. La fiebre de oro estaba en su apogeo y mientras la creciente marejada de emigración prometía una posible prosperidad para el ferrocarril, también aumentaban las dificultades y los gastos de construcción... Gerstle Mack: *Tierra Dividida*, p. 141 a 143.

- 85.- Castillero Calvo, Alfredo: **El Oro de California en la vida Panameña**, en la compilación: *Relaciones de Panamá y los Estados Unidos*, Tomo Tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 126. Asimismo, dice el referido inmediato autor, en la misma obra y misma página ya citada, lo siguiente: "...El capital inicial de la Compañía, un millón de dólares, se multiplicó por más de cien. Durante los dos años que siguieron a la inauguración el Ferrocarril transportó oro en polvo y en pepitas y plata en monedas por más de 750 millones de dólares, cobrando el uno por ciento del valor de cada embarque. Sus acciones se convirtieron en las más altas de cotización en la bolsa de Nueva York, y en 1868, pagaron a los accionistas dividendo de 44 % Durante la primera década había transportado cerca de cuarenta mil hombres, es decir, pasajeros..."

- 86.- Texto tomado de Miles P. Duval: *Cádiz a Catay*, p. 46.
- 87.- "...esta primera mitad del siglo va a ser para el gobierno de Washington, el momento de practicar, gracias a una diplomacia inteligente y hábil, una obstaculización permanente al interés inglés de controlar monopolísticamente una futura ruta entre el océano Atlántico y el Pacífico, ya que los americanos habían previsto en toda su importancia lo que el control de comercio internacional al hacer su paso por la futura ruta y, además lo que esto significaba para ellos..." Everardo Bosquez De León: *Panamá en la Encrucijada durante la primera mitad del siglo XX*, en la obra colectiva: *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*, Volumen tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p.100. Véase: Gregorio Selser: *El rapto de Panamá*, Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1982, p.75 y sgtes.
- 88.- Everardo Bosquez De León: Op. Cit. supra, p. 100.
- 89.- Selser, Gregorio: *El rapto de Panamá*, Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), San José, Costa Rica, 1982, p. 81.
- 90.- Duval, Miles P.: *Cádiz a Catay*, p. 47, 48.
- 91.- Duval, Miles P.: Op. Cit. supra p.60. Cfr., asimismo con Gerstle Mack: *La tierra dividida* p, 147.
- 92.- Gerstle Mack: Op.Cit. supra p. 174.
- 93.- Ibidem p. 174.
- 94.- Ibidem p. 174.
- 95.- Ibidem p. 174.
- 96.- Ibidem p. 175.
- 97.- Duval, Miles P.: *Cádiz a Catay*, p. 62.
- 98.- Gerstle Mack: Op.Cit.p.175. Duval, Miles P.: Op.Cit. p.-64
- 99.- Duval, Miles: Op.Cit.p.64.
100. Ibidem p. 64.

101. Spymann, Nicholas S.: **Los Estados Unidos Frente al Mundo** (primera edición en español) Fondo de Cultura Económica, México, p. 79.
102. Arias Madrid, Harmodio: **El Canal de Panamá**, Editora Panameña. Panamá, 1957. p. 48.
103. Duval, Miles P.: Op.Cit., p. 63, 64. Cfr. Linares, Julio E.: **Tratado concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá**, Panamá, 1983. p.28, 29.
104. Duval, Miles P.: Op.Cit.p.66,67
105. Ibidem, p. 68.
106. Ibidem, p. 68.
107. Ibidem, p. 72.
108. Ibidem, p. 72.
109. Ibidem, p. 72, 73.
110. Gerstle Mack: **La tierra dividida**, p. 171
112. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
113. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
114. Artículo tomado del Documento número 16 de este trabajo.
115. "...a diferencia de la neutralidad de un Estado, que puede ser una condición pasajera del mismo, pues, depende de la duración de una guerra determinada, la neutralización no tiene que referirse necesariamente a un Estado o ente internacional, ya que también es aplicable a un zona terrestre acuática o aérea de uno o más Estados. Más aún, según la mayoría de los autores, la auténtica neutralización -a diferencia de la neutralidad- no puede ser una manifestación unilateral de la voluntad de un Estado, sino producto de un acuerdo de voluntades de varios Estados. Por consiguiente, una región, un territorio, un río, un estrecho, o un canal no pueden, en puridad técnica, ser neutrales, pero sí neutralizados..." César Quinteros: **La llamada neutralidad del**

Canal de Panamá, en la compilación: El Canal de Panamá. Una Explosión de América, a cargo de Enrique Jaramillo Levi, primera edición, Siglo XXI, México-España-Argentina, 1976, p.152 y sgtes.

116. "...Los Estados Unidos se rendían ante Gran Bretaña. Abandonaban la política de los presidentes Adams y Monroe, y adoptaban, con la firma del Tratado, la política de Canning, Secretario de Foreign Office, que ya había propuesto, en 1823, una declaración bilateral (Estados Unidos, Gran Bretaña) en sentido que ninguna de las dos partes tenía designios territoriales en el antiguo imperio español, y oponiéndose a cualquier intento por parte de la Santa Alianza por recuperar las colonias de ésta última. Por el tratado Clayton-Bulwer, los Estados Unidos llegaron hasta ceder a los ingleses, en igualdad de condiciones, las ventajas alcanzadas previamente en Panamá (Tratado Mallarino-Bidlack), todo a cambio de que los británicos cediesen, igualmente, en las posesiones que éstos tenían en el río San Juan en Nicaragua..."
 texto de Ramiro Guerra y Sánchez: La Expansión Territorial de Estados Unidos, Editorial Cultural, Madrid, 1985, p. 426.
120. Arosemena, Diógenes G.: Historia Documental del Canal de Panamá, Universidad de Panamá, Panamá, 1963, p. 63.
121. Ibidem. p. 67.
122. Spymenn, Nicholas J.: Op.Cit. p. 99.
123. "...Estos incidentes que periódicamente se suscitaban entre Estados Unidos y Gran Bretaña, llevaron a la firma del Tratado que suscribieron George Mifflin Dallas -por parte de Estados Unidos- y Earl Claredon -por parte de Gran Bretaña- el 17 de octubre de 1856, que en un anexo seguía declarando las dos potencias sus derechos sobre la soberanía de territorios pertenecientes a terceras naciones, sin notificarlas siquiera. Así, se dispuso que, en el caso de Nicaragua no quisiese

reconocer los arreglos, ello no invalidaría lo dispuesto por las potencias anglosajonas, las que se comprometían a lograr que Nicaragua aceptase los compromisos del pacto; se dispuso también reconocer la soberanía de Honduras sobre las islas Roatan, Guanaja, Utila, Barbereta, Elena y Morat, constituidas en "territorios libres", grupo de islas conocidas como "Bay Islands"; pero, en compensación para Gran Bretaña, Estados Unidos se lavaba las manos en lo referente al territorio de Belice, que dejaba en manos de su Majestad, como método "para asegurar" y mejorar las relaciones de amistad entre las partes contratantes, y la neutralidad de cualquiera y de todas las comunicaciones por un canal o ferrocarril a través del Istmo que conecta las Américas del Norte y del Sur, a las cuales haya extendido o deba extenderse su protección..." Gregorio Selser: *El rapto de Panamá*, p. 94.

124. Sánchez de Bustamante, Antonio: *El Canal y el Derecho Internacional*, artículo en *Revista de Derecho Internacional y Legislación Comparada*, año 1895, Bruselas, Bélgica.
125. *Ibidem.* p.
126. Estimamos que Ramiro Guerra y Sánchez sostiene una tesis contraria, pues dice: "...El Tratado Clayton-Bulwer, era la 'Carta Magna' de la independencia y de la integridad territorial de las naciones centroamericanas. La garantía de que no serían desmembradas, como México acababa de serlo, puesto que los dos únicos poderes en condiciones de emprender conquistas en América renunciaban a efectuarlas, hecho que la historia comprueba, pues, hasta la fecha de derogación del Convenio y su sustitución el Hay-Pauncenfote, tales conquistas no pudieron realizarse..." Ramiro Guerra y Sánchez: *La Expansión Territorial de Estados Unidos*, Editorial Cultural, Madrid, 1935, p. 246.

127. Arosemena, Justo: *Patria y Federación, Pensamiento de nuestra América*, Casa de América, La Habana, Cuba, 1977, p. 64.
128. Ibidem p. 64.
129. Ibidem p. 64.
130. Méndez Pereira, Octavio: *Justo Arosemena*, segunda edición, Editorial Universitaria, Universidad de Panamá, Panamá, 1970, p. 350 a 352.
131. Arosemena, Justo: Op.Cit. p. 65. Véase: Lamaitre, Eduardo: *Panamá y su separación de Colombia*, editorial del Banco Popular, Colombia, 1972, p. 97.
132. Selser, Gregorio: *El rapto de Panamá*, p. 83 y 84.
133. Véase en la sección documental de este trabajo, el Documento número 17.
134. Acuña Molina, Dalva de: *Repercusiones del Incidente de 'La Tajada de Sandía'*, en la obra colectiva: *Relaciones entre Panamá y Estados Unidos*, Volumen tercero, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, 1974, p. 131.
135. Ibidem p. 132.
136. *Nueva Granada. El Final de la Controversia Diplomática con relación a los Sucesos de Panamá del día 15 de abril de 1856*, Imprenta del Estado, Nueva Granada, 1857.
137. Acuña Molina, Dalva de: Op.Cit. p.132, 133.
138. "...Justo Arosemena, fue le principal sostenedor de la organización política del istmo como Estado Federal de Nueva Granada. En su famoso alegato *El Estado Federal de Panamá*, abunda en todo tipo de razones históricas, políticas, sociológicas, geográficas y económicas en pro de la probación del Proyecto de Acto Legislativo que luego se concretó en el Acto Adicional de la Constitución de Nueva Granada del 27 de febrero de 1855, en cuya ejecución se llega a la expedición de la

Constitución del Estado de Panamá de 17 de setiembre de 1855. De este alegato, nos interesa destacar aquí las alusiones a la función transitiva del Istmo. Decía Arosemena:

"...Dentro de pocos días el ferrocarril interoceánico habrá puesto en fácil comunicación el norte con el sur de América, la Europa con el Asia, la Oceanía y la Australia. No es presumible que consientan los intereses de tantos negocios, en ver, como hasta aquí, comprometidas sus personas y propiedades por falta de política y de justicia, necesario efecto de la impotencia física, económica, política de la provincia de Panamá. Para evitar, por consiguiente, que con pretexto de darse seguridad que nosotros le negamos, quieran adueñarse del país tan codiciable para cualquier nación poderosa y mercantil, planteamos en el Istmo de Panamá un gobierno que siendo liberal, tenga igualmente la eficacia que daría el concurso de todos los istmeños y el poder anexo a una sólo organización...". Texto en Materno Vásquez, Juan: *Tratados del Canal de Panamá*, Tomo segundo, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 12. Véase, asimismo: Arosemena, Justo: *Patria y Federación*, Casa de las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 213 a 296. Asimismo: *Documentos Fundamentales para la Historia Nacional Panameña*, Imprenta Nacional, Panamá, 1957.

139. Selser, Gregorio: *El Rapto de Panamá*, p. 89.
140. Gerstle, Mack: *La Tierra Dividida*, p. 155.
141. Pizzurno-Gelos, Patricia: *Presentación del Informe del Capitán Bowman H. Maccalla sobre la intervención norteamericana en el Istmo de Panamá en 1885*, en *Revista Lotería*, número 334-335, enero-febrero, 1984, Lotería Nacional, Panamá, 1984, p. 118.
142. Arosemena, Justo: *Patria y Federación*.
143. Arosemena, Justo: *Patria y Federación*. Casa de Las Américas, La

- Habana, Cuba, 1977. En la misma obra, véase el capítulo titulado "El Estado Federal de Panamá", p. 450 y sgtes.
144. Arosemena, Justo: Op. Cit. supra, p.450.
145. Arosemena, Justo: Op. Cit. supra, p.450, fine, y 451.
146. Selser, Gregorio: **El Rapto de Panamá**, p. 101 y sgtes.
147. Selser, Gregorio: Op. cit. supra., p. 101 y sgtes.
148. Ib.-idem: p.
149. Ib.-idem: p.
150. Ib.-idem: p.
151. Ib.-idem: p.
152. Ib.-idem: p.
153. Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 174.
154. Spymann, Nicholas J.: **Estados Unidos frente al Mundo**; p. 80.
155. Texto tomado del Documento número 220 de la Sección documental de este trabajo. Ver Capítulo III.
156. Texto tomado del Documento número 74 de la Sección documental de este trabajo. Ver Capítulo III.
157. Ib. idem supra.
158. Duval, Miles F.: en **Cádiz a Catay**, p. 88, dice: "... El que prohibía el paso de buques de naciones en guerra con los sigantarios y su Senado modificó el Tratado con objeto de mantener el canal libre para todos, incluyendo las naciones que pudieran estar en guerra con los Estados Unidos o Colombia. El Senado de Estados Unidos no ratificó el tratado...". Sobre este tema, Juan Materno Vásquez dice: "... En el Tratado de 1870, negociado a nombre de Colombia por Don Justo Arosemena y Don Jacobo Sánchez, se decía de modo muy ejemplar:

"Artículo X: Tan pronto como el Canal, con sus dependencias o anexidades esté construido, la inspección, posesión,

dirección y manejo de él pertenecerá a los Estados Unidos de América, y serán ejercidos por ellos sin ninguna intervención exterior, pero sin jurisdicción ni mando alguno sobre el territorio o sus pobladores. Los Estados Unidos de Colombia conservarán su soberanía política y jurisdicción sobre el Canal y territorio adyacente; pero no sólo permitirán sino que garantizarán a los Estados Unidos de América, conforma a la Constitución y a las leyes vigentes en Colombia, el goce pacífico y tranquilo y la administración, dirección y manejo del Canal como queda dicho. Pero esa garantía no difiere, bajo ningún aspecto, de las que en general conceden las leyes colombianas a todas las personas y a todos los intereses comprendidos en el territorio de Colombia; y sí para obtener mayor seguridad necesitase y pidiere la empresa fuerza pública extraordinaria, la proporcionaría el gobierno de Colombia a costa de la misma empresa".

A la luz de esta disposición, los Estados Unidos no tenían mando ni jurisdicción sobre el territorio concedido. Y, Colombia, con su poder soberano, con sus propias fuerzas, garantizaba el goce pacífico y conservaba su soberanía. Importa advertir que este Tratado de 1870, fue firmado por ambos países, aprobado por el Senado Colombiano con enmiendas; mas no así por el de los Estados Unidos...". Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 174. Confróntese: Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 64 a 66.

160. "... Entre 1867 y 1875, bajo el gobierno de Johnson y con particular dinamismo durante el de Grant,... en rápida sucesión, Washington y Bogotá negocian y luego dejan de refrendar tres

tratados para la construcción de un canal por Panamá. Aunque vienen constituyéndose como la primera potencia en el área, los Estados Unidos procuran sobre todo ganar tiempo, adueñándose de la concesión para obstruir la posibilidad de que otros se les adelanten...". Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 63.

161. Cita tomada de Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p.461.
162. Ib. idem, p. 461.
163. Ib. idem. p. 462.
164. Ib. idem, p. 462. Véase: Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 53 y sgtes. Asimismo, Materno Vásquez, Juan: **Tratados del Canal de Panamá**, Tomo Primero, ediciones Olga-Elena, Panamá, 1982, p. 56 y sgtes.
165. Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p. 500.
166. Arosemena, Justo: **Patria y Federación**. Casa de Las Américas, La Habana, Cuba, 1977, p. 299 y 300.
167. Véase: Documento número 19 de este trabajo.
168. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
169. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
170. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
171. Véase: Documento número 20 de este trabajo.
172. Véase: Documento número 21 de este trabajo.
173. Véase: Documento número 21 de este trabajo.
174. Véase: Documento número 22 de este trabajo.
175. En Documento número 23 de este trabajo.
176. En Documento número 23 de este trabajo.
177. En Documento número 23 de este trabajo.
178. En Documento número 23 de este trabajo.

179. En Documento número 23 de este trabajo.
180. En Documento número 23 de este trabajo.
181. Fraga Iribarne, Manuel: **Sociedad Política y Gobierno en Hispanoamérica**, p. 463.
182. Fraga Iribarne, Manuel: Op. Cit. supra, p. 462.
183. Fraga Iribarne, Manuel: Op. cit. supra, p.462.
184. Pope Atkins, G.: **América Latina en el Sistema Internacional**, p.109. Véase, asimismo, el Documento número 30 de este trabajo.
185. **El Sistema Interamericano**, edición del Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1966, p. XXIV de la Introducción.
186. Op. cit. supra, p. . Asimismo, véase: Caicedo Castillo, J.J., **El Derecho Internacional en el Sistema Interamericano**, edición del Instituto de Cultura Hispánica, Madrid, 1970, p. 33 y sgtes. Confróntese: Pope Atkins, G., **América Latina en el Sistema Internacional**, p.111 y 112.
187. Patiño, Jorge Ernesto: **Cien Años para una Aventura Francesa en Panamá**, artículo publicado en la revista Lotería, número 292, julio, 1980, Lotería Nacional, Panamá, julio, 1980, p. 28, final.
188. Patiño, Jorge Ernesto: Ib. idem supra, p. 29.

CAPITULO TERCERO

EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL COMO CAUSA DE LA SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.

18. LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION COLONIAL
 - 18.1 ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA
 - 18.2 LA IMPORTANCIA DE CUBA
19. DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL CANAL INTEROCEANICO
 - 19.1 EL CONTRATO RONDAL-WYSE O LA LEY 107 DE 10 DE DICIEMBRE DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA PRIMERA PRORROGA DE LA CONCESION FRANCESA
 - 19.1.1. EFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA EN EL ITSMO
 - 19.1.2. EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO DEL CONTRATO ROLAND-WYSE
 - 19.2 LA SEGUNDA PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O EL CONTRATO SUAREZ-MANGE
 - 19.2.1. INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES
 - 19.2.2. ALGUNOS CONTENIDOS DEL CONTRATO SUAREZ MANGE
 - 19.2.3. TRABAJADORES ESPAÑOLES EN LA REANUDACION DE LOS TRABAJOS DEL CANAL.
20. EL FRACASO DEFINITIVO DE LA COMPAÑIA DEL CANAL FRANCESA.
21. LA CONSTRUCCION DEL CANAL INTEROCEANICO DE PANAMA POR ESTADOS UNIDOS.
 - 21.1 ANTECEDENTES INMEDIATOS
 - 21.1.1. LOS TRATADOS HAY-PAUNCEFOTE
 - 21.1.2. LA LEY SPOONER DE 1902. SU ALCANCE.
 - 21.2 EL TRATADO HERRAN-HAY.
22. EL RECHAZO POR EL CONGRESO DE COLOMBIA DEL TRATADO HERRAN-HAY Y

LA INDEPENDENCIA DE PANAMA DE COLOMBIA (1903).

22.1 EL RECHAZO DEL TRATADO HERRAN-HAY

22.2 EL TRATADO HAY-BUNAU VARILLA EN LA CORRESPONDENCIA
DIPLOMATICA ESPAÑOLA.

CONCLUSIONES.

NOTAS.

CAPITULO TERCERO

EL FRACASO DE LOS FRANCESES Y EL CANAL
COMO CAUSA DE LA SEPARACION DE PANAMA DE COLOMBIA.

18. LA SITUACION INTERNACIONAL Y LA REDISTRIBUCION COLONIAL.

Situados en el período de 1878, año en que se firma entre el Gobierno de Colombia y particulares franceses la primera concesión para la construcción de una vía interoceánica por el Istmo de Panamá, hasta el 3 de noviembre de 1903, fecha en que se produce la separación de Panamá de Colombia, nos encontramos en el período que se conoce como la "Epoca del Imperialismo" y si recogemos los elementos descriptivos del mismo, podríamos decir que la especialidad, las notas características recaen en la competencia de las grandes potencias, como lo era el Viejo Coloso Británico, la agresiva y expansiva Alemania, el naciente poderío de Norteamérica y en un plano menor España, Francia, Portugal e Italia, los cuatro países latinos que ya vivían alrededor de 1898 una importante frustración colonial que repercutía fuertemente en sus políticas internas.

La "Epoca del Imperialismo", en su fase final (1895-1905), denominada por el historiador español Manuel Tuñón de Lara, como "El Salto del Siglo", pone de manifiesto que "en la economía, como en la diplomacia y la política, el Imperio Británico de la Reina Victoria ostentaba la supremacía mundial; sin embargo, cuando el final del siglo XIX se aproxime, dos competidores saldrán a la palestra: Estados Unidos y Alemania.

Todavía -continúa Tuñón de Lara- en 1890, la Gran Bretaña está a

la cabeza de la producción carbonífera mundial, con sus 180 millones de toneladas de hulla al año; cuando sólo falta un año para terminar el siglo es superada por los Estados Unidos (los yacimientos de la vertiente occidental de los apalaches, de fácil explotación, habían hecho posible unos costos de producción impensables en Europa). En la producción de acero, Estados Unidos se había puesto a la cabeza de todo el mundo a partir de 1882, seguido de Alemania, que al empezar el siglo ya había superado a Inglaterra.

Esta producción está toda en manos de grandes empresas con tendencias a la formación de "trust"; en este proceso gigantesco de concentración destacan en Estados Unidos la Pittsburgh Steel Co., cuyo personaje más importante es Andrew Carnagiem que llega a poseer todos los yacimientos de mineral de hierro del Lago Superior y John Davidson Rockefeller y su Standar Oil Co. (transformada legalmente en 20 compañías por la Ley Anti-trust de 1890) pero guardando su carácter oligopolista.

Antes que acabe el siglo XIX, la progresión científica-tecnológica, la ampliación de mercados y de la demanda, la acumulación capitales de función de las inversiones en países subdesarrollados y coloniales lanza de nuevo la producción de los grandes colosos; la unión de los grandes blancos con las grandes empresas industriales y de servicios crea lo que se llamará capital financiero.

Cuando llegue el último decenio del siglo XIX, se habrá producido ya un fabuloso movimiento de concentración de capitales y de plantas industriales. Las fortunas se irán concentrando, sin duda, en los países desarrollados, así como las aglomeraciones urbanas en las zonas industriales. Se están creando las condiciones para dar el

"Salto del Siglo". (1)

En el sentido apuntado por Manuel Tuñón de Lara y en lo que toca a nuestro tema, podríamos decir que, desde los últimos años del siglo XIX, los capitales norteamericanos tienden a controlar las economías monoproductoras de grandes plantaciones.

La United Fruit Co., creada en 1889, como fusión de la Boston Fruit y de la Tropical Trading, es un ejemplo palmario de esa penetración americana (norteamericana, mejor dicho) en la América Central, que iba desde las plantaciones a los puertos, los ferrocarriles, control de comercio y de hecho, el control de la política en los distintos Estados hispanoamericanos; expansión que, en definitiva, exigió una política exterior norteamericana de naturaleza expansionista (2) que no era fácilmente perceptible en Europa, ya que se dirigirá a un terreno casi acotado, la América Hispana, área geográfica donde Inglaterra tendrá que retroceder y con mayor razón Francia que jugaba su importancia, sobre todo, con el proyecto de construcción del canal interoceánico por Panamá.

Con propósito de acercarnos más a nuestro temas, es necesario decir que el Estado español protagoniza en ese lapso la figura del perdedor en los enfrentamiento violentos por el reparto del mundo, primero, al perder, sobre las fechas de 1789-1843, sus primeras colonias en América, pérdida cuya conclusión definitiva, como se sabe, ocurre en 1898, hecho que para su comprensión quizá pueda ser útil recordar que en esos momentos "la política española de la Monarquía, durante el siglo XIX, va a tener que enfrentarse con un hecho fundamental: el impacto de una revolución industrial que estaba haciendo cada día más fuertes a los Estados Unidos con los que España

tenía que relacionarse, pero que llega a nuestro país (España) de manera tardía y parcial.

Así, pues, "entre 1789 y 1843, se produce la descalificación internacional de España como consecuencia de la "Emancipación Americana", de la debilidad del nuevo Estado burgués y de la pobreza de ideas en la minoría dirigente; precisamente la debilidad de nuestra revolución burguesa consolidará durante la época isabelina, la mediatización franco-británica sobre nuestra política y economía, mientras la posición de España, compleja e insegura por su poca potencia y por la dispersión de sus territorios tuvo que enfrentar problemas muy diversos: la situación de la Península en la "Epoca del Imperialismo", España sigue manteniendo su vieja confianza de que sus intereses coloniales están defendidos por un "status quo" que ya no existe".(5).

Por lo tanto, podríamos decir que: "la política exterior española durante el último tercio del siglo XIX, se apoya en dos principios contradictorios: la renuncia a cualquier compromiso de alianzas que la puedan implicar en problemas extraños, y la decisión de no abandonar ni una pulgada de territorio sobre el que tenga soberanía. Se trata de dos principios contradictorios porque en la "Epoca del Imperialismo" una pequeña potencia no podía conservar su imperio colonial, ya incapaz de defenderlo, sin hacer una buena política de alianzas. Y, como se sabe, la contradicción se resolverá en 1898, con una guerra absurda y costosa y con la pérdida del Imperio Ultramarino".(6).

18.1. ESPAÑA Y EL RECONOCIMIENTO DE LA INDEPENDENCIA HISPA-
NOAMERICANA

La etapa comprendida entre 1840 y 1898, es quizás una de las más frecuentes para el estudio de la historia de los países hispanoamericanos ya que en ese período todos y cada uno de los nuevos Estados trataron de definir su fisonomía política que, coincidía, por una parte, con el alejamiento de los nexos españoles, y por otra, con el afianzamiento del programa hegemónico del despertar de los Estados Unidos de Norteamérica.

Para los efectos, estimamos que no es ocioso reconsiderar -por una vez más- el desarrollo cronológico mediante el cual España otorgó el reconocimiento oficial de independencia a sus antiguas colonias americanas. Para ello vamos a servirnos del cuadro de la siguiente página. (7).

RECONOCIMIENTO OFICIAL DE INDEPENDENCIA
DE ANTIGUAS COLONIAS AMERICANAS. (Desarrollo cronológico)

<u>PAIS</u>	<u>TRATADO</u>	<u>RATIFICACION</u>	<u>OBSERVACIONES</u>
1. Ecuador	1840	1841	Suspensas: 1846, 1848, 1865, 1879.
2. Chile	1844	1845	Suspensas: 1864, 1879.
3. Venezuela	1845	1846	Suspensas: 1860, 1861.
		1861	
4. Bolivia	1847	1850	Suspensas: 1865, 1879.
5. Costa Rica	1850		
		1861	
6. Nicaragua	1850	1855	
7. República Dominicana	1855	1864	Suspensas: 1861, 1865.
		1863	
		1865	
8. Argentina	1859		
		1866	
9. Guatemala	1863		
10. Perú	1865	1882	Suspensas: 1865, 1879.
		1882	
		1881	
11. El Salvador	1865	1895	
		1898	
12. Uruguay	1870		
13. Paraguay	1880		
14. Colombia	1881		
15. Honduras	1894		
16. Cuba	1898		

El anterior cuadro nos ayuda para poner de manifiesto que la independencia política se hispanoamérica y los intentos de no caer en nuevas formas de dependencia, son elementos que van a incidir para que

se produzca una profunda "dicotomía hemisférica entre los poderosos Estados Unidos y las 'nacientes repúblicas hispanoamericanas" (8), hasta tal punto que, como lo señala el profesor M.Hernandez Sánchez Barba: "...toda la historia contemporánea norteamericana...incide con fuerza sobre todo en el continente, hasta convertirse en un tema intelectual, que hubo de desembocar en los nacionalismo iberoamericanos, más compaginados, ciertamente, tanto en sus propósitos "revolucionarios" como en sus proyectos "reformistas", con el horizonte de la seguridad norteamericana, previsor de la "agresividad" europea, que resultaba de extraordinaria utilidad para una oferta de una protección más interesada de lo que se presentaba en las solemnes declaraciones y enfáticos principios conductores del Panamericanismo o del Interamericanismo e incluso la oferta "occidental" (9). Y, continúa exponiendo el Profesor Sanchez Barba, "no cabe duda que tales supuestos ejercieron su influencia y consiguieron transmitir al continente entero las disposiciones y ritmos que marcaba la interesada proclamación de la "americanización", exacerbando al máximo el alejamiento de Europa, primero en lo político, después en lo económico y, finalmente en lo cultural". (10).

Es de observar que el proceso que apunta el profesor Sánchez Barba, no fue en modo alguno pacífico ni menos falto de resistencia por parte de España, pues, habría que recordar que, cuando en algunos casos se producen el reconocimiento temprano de la independencia (casos de Ecuador, Chile, República Dominicana), ese reconocimiento tiene, en principio, escasa importancia, porque mediarán intentos de "reconquista" que culminarán con éxito, por lo menos en el caso de la República Dominicana". (11).

Por otro lado, emerge un sentimiento de "mea-culpa" en algunos

sectores españoles y en otros tantos de hispanoamérica, sobre todo en los conservadores de la América Hispana que no dejan de hacer responsables a los españoles de haber perdido el dominio de América a quienes consideran, por lo tanto, responsables de los nuevos males que sufren las nuevas Repúblicas. Así, por ejemplo, el colombiano Rafael Núñez (1825-1894), que fue presidente en 1886 y 1892, llegó a afirmar: "España perdió toda su influencia en el mundo a tanta costa conquistada por sus armas, y ese mundo, además, quedó, en cierto modo, sin brújula en el nuevo derrotero que marcó sus destinos con su repentina segregación de la Madre Patria. Tuvimos que buscar consejeros y protección fuera de nuestro centro histórico. Y no ha sido el menor de los daños que nos hizo experimentar la segregación absoluta, el habernos visto obligados a prohijar teorías de gobierno muy poco conformes con nuestra constitución tradicional; constitución que dese ser el punto de partida, y aún la base de las instituciones escritas" (12).

Cuando, después de 1866, "con el episodio del día 12 de mayo de 1866, en El Callao, en su fracaso España renuncia diplomáticamente al sueño de la "Reconquista Americana", se inicia, en cambio un vasto movimiento "Pan-Hispanista" que persigue objetivos más limitados, aunque importantes. En primer lugar, crear una fraternal coalición de las naciones que hablan español en ambos lados del Atlántico (en lo que está implícita, en cierta medida, la nostalgia del Antiguo Imperio). En segundo lugar, postular la idea de "raza española", apelando a los orígenes de un amplio sector de los hispanoamericanos. En tercer lugar, revitalizar el intercambio comercial de España con los nuevos países. Y, en cuarto término, estimular la yankifobia de los hispanoamericanos para conseguir, entre otros objetivos, un apoyo frente al avance del gobierno de Washington en América y en el

Caribe". (13).

Así, pues, podríamos decir que a partir de 1866 se inicia una nueva etapa en las relaciones culturales, diplomáticas y políticas entre españoles e hispanoamericanos que envolvía un "imperialismo pacífico", por parte de España, relativamente modesto si se le comparaba con el que implementaban, por entonces, norteamericanos y franceses en la misma América Hispana.

En la visión española de pretender una vinculación internacional con los nuevos países hispanoamericanos se experimentó crear una Unión Iberoamericana, lanzada oficialmente en 1884, cuyo impulso promotor fue debido al Ministro de Estado, Segismundo Moret, que en la relación con la influencia de España en tierras hispanoamericanas llegó a expresar en la Circular de 28 de mayo de 1888, los siguientes conceptos: "No es posible pensar atraerse el afecto y las simpatías de los pueblos americanos, y menos influir en la cultura y en la marcha de las antiguas colonias españolas, sin que su Metrópoli alcance aquel grado de prestigio y de respeto que fomenta las simpatías porque añade a la fuerza de la unión y la del cariño y la eficacia del apoyo a las solicitudes del deseo". (14).

No escapaba al criterio del Ministro Moret, la importancia que la amistad de los países hispanoamericanos significaba, si se deseaba conservar las últimas posesiones del Caribe. Por ello, en la antes citada Circular, también llegó a afirmar: "...mi última, pero mi más importante recomendación, ha de referirse a asegurarnos, por todos los medios posibles, el concurso amistoso de esos gobiernos para hacer triunfar los ideales de la política española, sobre todo, en América y Africa, donde los momentos actuales exigen mayor atención a los

problemas que nos preocupan" (15).

Todo lo anteriormente expuesto alcanza su relación con nuestro propósitos toda vez que, como se sabe, en todos los temas de política internacional es necesario correlacionar los comportamientos que suceden en su interior. Y, en principio, habría que señalar que los textos de los tratados mediante los cuales España reconocía la independencia a los países hispanoamericanos, todos son relativamente similares y tienen en cuenta, ante todo, los aspectos patrimoniales y comerciales como contrapartida del reconocimiento por España de la independencia del nuevo Estado americano en cuestión.

Por otra parte, hay que significar que las transformaciones ideológicas hispanoamericanas, a lo largo del siglo XIX han sido lo suficientemente importantes como para "alejarse" todavía más de la Madre Patria, siendo en ésta última donde las clásicas instituciones de la Monarquía, el Ejército y la Iglesia, recobran su papel histórico-político, dando origen al período que en España se denomina "La Restauración" que Pierre Vilar lo expresa a manera de síntesis, con estas palabras: "Consideramos la Restauración (1875-1917) desde 1875 hasta la fecha 1917, en que se abren las crisis contemporáneas. El conjunto del período se caracteriza por el ejercicio alterno del Poder -"turno político"-de los dos grandes partidos, Conservador y Liberal, rodeados de dos oposiciones, más que nada teóricas: Carlista y Republicana. De 1875 a 1885, se acaba la Guerra Carlista y una hábil Constitución asegura el Poder a los jefecillos o caciques en el plano local, y el "turno" de los dos partidos en el plano nacional. El gran hombre fue Cánovas. En 1885, murió prematuramente el Rey. La Reina, que ya esperaba un hijo se hizo cargo de la Regencia".(16)

La muerte del Rey Alfonso XII, causó impacto en Hispanoamérica y prueba de ello es la Nota que con fecha 29 de diciembre de 1885, el Encargado de Negocios de España en Bogotá envía al Cónsul español radicado en la ciudad de Panamá donde se puede leer:

"...España no puede menos que felicitarse al ver la reacción tan amistosa y favorable que hacia ella cada día se marca más en estos países y de ello acaba de ser buena muestra la impresión más que general, podría decirse universal que aquí ha causado el fallecimiento de S.M. Don Alfonso..." (véase: Documento Número 1 del Apéndice Documental)

Retomando a Pierre Vilar y su pensamiento con respecto a la Restauración, período que nos interesa porque coincide ad-tempus con los hechos que procuramos describir en este tercer capítulo, observamos que: "De 1885 a 1902, los partidos habían establecido una tregua; el personaje dominante fue el liberal Sagasta. La Discreta dignidad de María Cristina fue muy apreciada, pero sobrevino un desastre. La represión contra el autonomismo de Cuba y la rebelión de Filipinas fracasó, y la intervención de los Estados Unidos reveló a España su auténtica endebles...Este fin del Imperio...políticamente débil, España será tratada por el extranjero como zona de influencia...ya no podía...rehacerse en la esfera colonial..." (17).

18.2. LA IMPORTANCIA DE CUBA.

Resulta obligado hacer referencia, aunque sea de manera suscita, al papel que representó la Cuba española en relación con el proyecto de construcción del Canal de Panamá y como último bastión que concentró los más fuertes vínculos emocionales y comerciales españoles, una vez pasado el proceso general de emancipación política hispanoamericana y en pleno período de desarrollo del expansionismo norteamericano.

La importancia que Cuba como base-posesión representaba para la protección y potenciación de los intereses españoles en la construcción del Canal de Panamá es puesta de manifiesto por el Encargado de Negocios de España en Bogotá que remite al Ministro de Estado español la Nota fechada el 11 de septiembre de donde exponía lo siguiente:

"Bastaría fijarse en Cuba, en lo que nacionalmente significa para nosotros, en la considerable base que con la cercanía del próximo canal ofrecerá a las operaciones mercantiles del mundo, y en la no menos valiosa que políticamente representará, sea como arma que hubiéremos de utilizar por nuestra propia cuenta, sea como eficacísimo apoyo que brindásemos a cualquier o tra potencia aliada o unida a nosotros por comunidad de fines.

Bastaría considerar nuestro porvenir de gran nación que no sólo está cifrado internacionalmente en las costas de Africa y Filipinas, sino también en el desarrollo progresico de nuestros cambios con estos países a que hemos dado el ser y hacia los cuales nos empuja cierta solidaridad de origen y aún tal vez de análogos y acordes destinos para confirmar mi anterior aserto sobre el trascendental valor que para España adquiere el Canal de Panamá, vínculo también directo entre nuestras provincias antillanas". (véase: Documento Número 2 del Apéndice Documental)

De acuerdo con el expuesto documento diplomático español, podríamos decir que la importancia de la relación o identificación

Cuba-proyecto de construcción del Canal de Panamá, era una cuestión asumida pacíficamente por todos los sectores españoles y bastaría significar que en los momentos iniciales de los trabajos del Canal se pretendió, por parte española, convertir a Cuba en puerto libre para la Compañía Universal del Canal Interoceánico (para confirmar esta valoración sólo basta remitirse al Documento señalado con número 6). Es más, las palabras siguientes del Encargado de Negocios de España en Guatemala, fechas el 14 de julio de 1884, también coincide en valorar la importancia de Cuba.

"...Hay más, nuestra nación, posee la isla de Cuba y casi puede decirse que las olas colombianas, por el norte del Mar Caribe, bañan nuestro propio territorio, situación geográfica que realzará en alto grado su valor desde el momento en que sea un hecho positivo la seguridad del Canal.

Entonces, se dirigirán allí nuestros barcos, viniendo más a menudo de lo que hoy sucede a los puertos del Pacífico y resto de esta parte de América, logrando por ese medio dar acá fácil salida a nuestros valiosos productos..." (véase: Documento Número 3 del Apéndice Documental)

Por las razones expuestas y por la finalidad política de España de mantener su posición en el "Status quo" internacional del momento,

"...es una de las naciones que tiene más interés en alejar de la América Latina la exagerada influencia yankee, influencia contraria siempre a nuestra política y desarrollo comercial..." (véase: Documento Número 3 del Apéndice Documental)

Al hilo de lo anterior y, como se sabe, existen distintas versiones que explican el "Desastre de Cuba, 1898", a la luz de nuestra exposición, asumimos que aquel suceso bélico encuentra su origen-causa, en parte, en el enfrentamiento de los intereses comerciales-industriales de España y los Estados Unidos y como comprobación de este extremo quizá pueda ser útil la Nota Número 220

que el Ministro de España en Washington envía, el 24 de diciembre de 1879, al Ministro de Estado español, nota donde encontramos los siguientes elementos:

"...el Diputado Cox...se fija en España y dice: cuántas veces en los últimos años hemos estado a punto de llegar a un rompimiento de hostilidades. Las actuales relaciones comerciales de España con Estados Unidos son un amenaza perpetua; su arancel tan vejatorio para este país es casi un robo. Si comparamos nuestra exportación e importación sobre Cuba, la desventaja que resulta para nosotros es prueba evidente que casi constituye "causus belli".

Somos los mejores consumidores de España, especialmente en azúcares, especialmente en azúcares; y sin embargo, su arancel niega a nuestros buques las ventajas que concede a los que otras naciones y lo que hace pagar a nuestra harinas es enorme..."(véase: Documento Número 4 del Apéndice Documental)

El diplomático de España en Washington, en la misma Nota que venimos comentando, llega a apreciar una de las causas del posterior éxito de la insurrección cubana, al exponer:

"...Mr.Cox, afiliado a la llamada Liga Cubana, se ha señalado como uno de los agentes más activos del filibusterismo, a él han acudido siempre los insurrectos de Cuba para suscitarlos los mayores conflictos en el terreno político..." (véase: Documento Número 4 del Apéndice Documental)

La Nota Número 220, inmediatamente expuesta, alcanza significación la medida que expone dos elementos causantes-subsistentes en la Guerra Hispano-Norteamericana en Cuba. Por un lado, como hemos dicho, hace referencia al enfrentamiento de los intereses comerciales-industriales entre ambas naciones y ello era tan cierto pues "ya hacia 1890, los Estados Unidos eran receptores del 90% de las exportaciones cubanas, y esta circunstancia produjo roces con la administración española. En la década de los años noventa, España impuso una elevación de los aranceles a la entrada de productos norteamericanos

en la isla y el gobierno de McKinley respondió con el aumento de los derechos de entreda de tabaco y azúcar cubanos. La oligarquía cubana exigió, entonces, negociar un tratado comercial favorable a sus intereses con la Potencia del Norte y éste se materializó en el Acuerdo Foster-Cánovas". (18).

De tal modo, podríamos decir que "la Guerra de Independencia, iniciada por los cubanos, vino a coincidir con el creciente interés de los Estados Unidos por controlar la economía de una isla donde ya había volcado sus cuantiosas inversiones". (19).

En otro sentido, la Nota Número 220, hace mención a los medios y formas de auxilio que facilitó Estados Unidos a los separatistas cubanos. Inicialmente les brindó partidas o ayudas de dinero, armas, materiales y alimentos. En última instancia, declaró la guerra a España y, en este punto merece recordar que "siendo Pierre Soule, Embajador norteamericano en Madrid, en 1835-1855, intrigaba activamente para que Cuba pasara a manos estadounidenses. Soule, publicó, junto con los Ministros de Washington en Londres y París, James Buchanan y John Young Mason, respectivamente, el Manifiesto Ostende, en el que se postulaba la incorporación de Cuba a los Estados Unidos por la fuerza de los dólares o de las armas". (El Manifiesto Ostende se publicó en el periódico "The New York Daily Tribune", de 18 de octubre de 1854) (20).

Por todo lo expuesto, podríamos concluir que la anexión de Cuba a Norteamérica fue considerada durante todo el siglo XIX, "Siglo del Imperialismo", y la Guerra del 98, donde se cinjaron los intereses industriales y comerciales de los Estados Unidos, tenía como fondo ideológico las tesis de Alfred Mahan (21), quien en octubre de 1897,

argumentaba que: "Los Estados Unidos debían empezar a mirar hacia adelante. Lamentando el aislamiento de su país y la decadencia de la Marina Mercante, el Capitán Mahan, afirmaba que la creciente producción norteamericana necesitaba nuevos mercados y que éstos, a su vez, requerían un eficaz sistema de protección -una marina de guerra poderosa y agresiva, una buena marina mercante y bases repostaderos de carbón, desde las que operar".

Mahan consideraba vital el control del Istmo de Panamá, pero el control de esa zona requería el control de sus accesos e implicaba la soberanía norteamericana en el Caribe. Con el Caribe y Hawaii, los Estados Unidos podían dominar el comercio latinoamericano y avanzar progresivamente hacia los mercados del Lejano Oriente.

El Presidente Mckinley será el ejecutor de esta política, de búsqueda de nuevos mercados para la industria y el "Destino Manifiesto" norteamericano. Según el historiador Philip S. Forner, "Mckinley era consciente de la relación entre la acción militar contra España en torno a Cuba y el establecimiento de una base norteamericana de operaciones en Filipinas. Habló con Theodore Roosevelt y con otros de esta conexión ya en setiembre de 1897. La Administración Mckinley era consciente que el poder de España en Cuba se estaba debilitando día a día y que la rebelión, por el contrario, crecía en fuerza. Si los Estados Unidos no actuaban pronto, se encontrarían con una Cuba independiente y la oportunidad de utilizar la pacificación de Cuba como trampolín en ultramar se perdería. La guerra por "liberar a Cuba era, así una guerra para evitar su independencia, eliminar a España de Cuba y Filipinas y abrir una puerta de dominación económica y política de Estados Unidos en el área". (22).

España, que durante tanto tiempo había confiado en el contrapeso franco-británico a la hora de frenar el expansionismo norteamericano "se encontró, en 1889, con la realidad brutal de unas potencias europeas que respetaban la hegemonía de los Estados Unidos en el continente americano". (23)

Y como dice Gregorio Selser, "si alguna duda quedaba de esta impotencia europea, la disipó el Ministro inglés al informar a White, Secretario de la Embajada norteamericana en Londres, lo siguiente: "... no era ese, el caso de Cuba, asunto que incumbiera a Gran Bretaña y aún cuando eran amigos de España y veríamos con pena que se la humillase..., consideramos que no tenemos nada que decir en la materia, cualesquiera que sea el camino que los Estados Unidos puedan decidirse a seguir...". (24).

Un Armisticio, de fecha 12 de agosto de 1898, puso fin a las hostilidades entre españoles y norteamericanos en Cuba; posteriormente, el 10 de diciembre de 1898, la paz fue firmada mediante el Tratado de París, pero tres días antes (7 de diciembre) en sus Mensaje Anual al Congreso de los Estados Unidos, el Presidente Mckinley decía:

"... la construcción de una gran vía marítima interoceánica es ahora más que nunca indispensable para el tráfico entre nuestros puertos del Este y del Oeste; la anexión de las islas de Hawaii y la próxima expansión de nuestra influencia y de nuestro comercio en el Pacífico, hacen de ello una necesidad; nuestra política nacional exige más imperativamente que nunca el control de esa vía por nuestro gobierno...". (25).

19.- DE LA CRISIS A LA DISOLUCION DE LA "VIEJA COMPAÑIA" DEL CANAL INTEROCEANICO.

Teniendo como fondo la situación internacional ya descrita ("Siglo del Imperialismo", "Redistribución del Mundo Colonial"); el plano regional colombiano permite observar que durante "los años que transcurren de 1880 a 1889, anteriores a la bancarrota de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, tienen para los panameños singular importancia" (26). Por un lado, en los años iniciales de esa década "las obras coadyuvan a saturar las urbes terminales de Panamá y Colón. El crecimiento que experimenta la primera es enorme. De 12.000 habitantes en 1880, pasará a 20.000 almas en 1885". (27).

En el aspecto comercial, "como sucede en el "Gold Rush", el patriciado panameño logra disfrutar de aquella prosperidad falaz, aumentando el alquiler de sus casas y ejerciendo el mediano y pequeño comercio sin mayor ambición". (28).

También es cierto que, es estos "años dorados" del canal francés, existía en el territorio panameño una completa inestabilidad político-social" (29) que en 1885 provocó una revolución que se agudizó al año siguiente cuando el presidente colombiano, Dr. Rafael Nuñez, promulgó una Constitución de naturaleza y contenido completamente centralista y cuyo objetivo fundamental era impedir el resurgimiento de sentimientos autonomistas panameños que ya se habían experimentado con el Estado Federal de Panamá.

A partir de aquel momento, 1886, el liberalismo panameño se opondrá sistemáticamente a la nueva estructura política colombiana, oposición cuyo resultado final fue la devastadora guerra civil de

1889 a 1902, conocida como la "Guerra de los Mil Días". (30).

Los hechos que para esas fechas ocurren en Panamá, eran del conocimiento de las instancias o funcionarios diplomáticos españoles y prueba de ello es la Nota sin número y con fecha de 29 de diciembre de 1885 que el Encargado de Negocios de España en Bogotá envía al Cónsul de España en Panamá, donde puede leerse:

"Oportunamente recibí los Oficios de V.S.... referentes a la cuestión de Aduanas en el Istmo, al descontento que ahí reina, a los rumores sobre la nueva intervención norteamericana y por último, al enlace que con España se dan para algunos de estos asuntos. De todo ello me he enterado con el debido interés y agradezco a V. S. sus informes..."
(Véase Documento número I).

Asimismo, en otro documento no numerado, con fecha de 20 de noviembre de 1885, el Encargado de Negocios de España en Bogotá continúa intercambiando información con su colega radicado en la ciudad de Panamá. Así, por ejemplo, le comunica lo siguiente:

"...hoy me veo en la necesidad de apresurarme, pues el nombre de España va encuelto directamente, en un acto en que -me dice, pero no respondo de la exactitud de la noticia- habrá de manifestarse el 28 del corriente, día de la celebración de la independencia.

El descontento que reina en el Istmo es grande y parece haber llegado al colmo con el Decreto disponiendo el establecimiento de las Aduanas en Panamá y Colón.

Me dicen que el Dr. Pablo Arosemena - el mismo que desempeñó la presidencia del Estado, por haberlo exigido así las circunstancias anteriores a los acontecimientos políticos que tuvieron lugar en el Istmo durante el mes de marzo último-, tiene escrito un discurso o manifiesto que se propone leer solicitando firmas de adhesión. El discurso o manifiesto es, según parece, la narración histórica de los acontecimientos que han tenido lugar en Colombia, desde que se dio el grito de independencia hasta la fecha.

Dice o deja comprender que el Estado de Panamá, a causa de su debilidad, ha sido el que más ha sufrido de todos los Estados y que esto se debe al haberse adherido a la Unión sin tener en cuenta su privilegiada configuración y

situación geográfica que habrían de dar margen, siempre, a pretextos que le constituirán en víctima expiatoria de las pasiones y desaciertos de los más fuertes...

Y, concluye por aconsejar que el país, dirigiéndose a la Madre Patria, confiese su error manifestando profundo arrepentimiento y solicite ser admitido -no sé aún si bajo protectorado o como parte integrante- en el seno de nuestra Nación.

Haré lo posible por cerciorarme de la veracidad y de ser cierto que el Dr. Arosemena piensa dar ese paso me abstendré, con cualquier pretexto...".
(Véase Documento número I).

Como se ha puesto en relieve, la inestabilidad político-social existente en el territorio panameño a partir de 1885, viene a constituir un elemento-factor ineludible a considerar en la presentación de las múltiples causas presentes en el fracaso del proyecto de construcción del canal, por parte francesa y quizá aquella situación de inestabilidad merece ser relacionada también con el argumento del inexistente apoyo oficial francés a la Compañía (31), posición-actitud que se evidencia durante la revolución de 1885 y recogida en versión del autor panameño Jorge Ernesto Patiño que así lo expresa:

"Durante la Revolución de marzo-abril de 1885, en las ciudades terminales del trazado del Canal, es el "Reine Blanche", que se encuentra anclado en la Bahía de Panamá. A la solicitud del Cónsul de Francia, de desembarcar tropas para proteger la vida de los franceses, el Comandante Almirante de la División Naval del Pacífico de la Marina francesa, siguiendo instrucciones responde negativamente, afirmando no tener autorización para intervenir en los asuntos internos de un país amigo, y que lo haría a solicitud del jefe de Estado de Panamá.

La opinión del Contraalmirante Lacombe, Comandante del Crucero "La Flore", estacionado en Colón, es diferente. Para él, la Compañía del Canal se ha ganado una mala reputación de la opinión extranjera en Panamá.

La bancarrota de la Compañía se aproxima, no obstante el decir sincero de sus empleados. La prueba es que frente a las condiciones climáticas excepcionales de ese año y la poca migración obrera a Las Antillas, los trabajos no avanzan con la rapidez deseada.

... Luego del incendio de Colón, el Capitán de Fragata, Penaud, Comandante de "El Talismán", observa que los americanos han quedado como dueños del Istmo y nada puede hacerse sin su permiso". (32).

La anterior narración, realizada por el panameño Patiño, puede servir para ilustrar y confirmar los temores españoles de una intervención norteamericana en el Istmo, impresiones ratificadas por el Encargado de Asuntos españoles de Bogotá que las comunica al Cónsul de España en Panamá bajo el siguiente texto:

"Oportunamente recibí los Oficios de V. S. referentes a los rumores sobre una nueva intervención norteamericana... El egoísmo norteamericano no es extraño que se agite alrededor de cualquier anomalía en esa comarca...".
(Véase Documento número I).

Así puede decirse que durante el desarrollo de la Revolución de 1885, "la Compañía del Canal ha jugado pasivamente, no tomando ninguna medida para defender su personal y edificios. La Compañía, además, no ha solicitado ni aceptado el concurso de nadie. El Director de la Compañía desapareció después del Incendio de Colón". (33).

La conclusión de todo lo expuesto podría ser: "que desde la crisis de 1885, la Compañía no se repondrá, al menos en lo que concierne a los trabajos y a la autoridad" (34); siendo estos dos últimos aspectos los que encuentran referencias aclaratorias en los testimonios expresados por el Brigadier Sanchíz, Marqués de Campos, que en su condición de presidente-director de la Comisión Española al Istmo de 1886, llega a decir:

"... nuestra navegación terminó en el sitio llamado Corozal y Miraflores, precisamente en el que hace tiempo se suspendieron los trabajos de canalización por quiebra, al parecer, de la compañía norteamericana que los tenía a su cargo. Poca importancia tendría ésta a juzgar por los artefactos que empleaban para la extracción de tierras. No

vimos otro material que dos dragas de madera, de las llamadas de cuchara y dos grúas giratorias, peores que las dragas.

Con tales elementos no podrían tomarse en serio que el Canal estaría terminado en cinco años en la sección a que nos referimos...". (35).

El Brigadier Sanchíz, en la crónica que escribe con motivo de su viaje a Panamá en 1886, deja apuntados aspectos sobre la mala gestión administrativa francesa, elemento que, como se sabe, tendrá profunda influencia en lo que posteriormente llegaría a ser conocido como "El Escándalo de Panamá".

Estas eran las palabras del citado brigadier español:

"... Nada tan natural como suponer a la vista de los detalles apuntados y de otras observaciones que hicimos en diversos sitios donde se realizan obras que más que contratistas ha habido negociantes de dudosa buena fe en la primera época de los trabajos y en determinadas acciones de éstos...

El material inútil abunda de una manera escandalosa. Una visita de inspección, formal y concienzuda demostraría que está inservible una buena parte de aquél.

Esta es nuestra opinión, que podrá ser errónea, pero es sincera y desinteresada...". (36).

La impresión del Brigadier Sanchíz, Marqués de Campos, es secundada en versión diplomática por la Nota número 59, fechada el 5 de noviembre de 1887, enviada al Ministro de Estado español por el Encargado de negocios de España en Bogotá, que dice:

"... en estos últimos tiempos parece haber recrudescido la campaña de los que, movidos por unos u otros intereses o sentimientos pronostican el fracaso de Mr de Lesseps y de la Compañía constructora del Canal, dando grandes proporciones a las dificultades técnicas, insistiendo en la mala administración y derroche, por último se señalan incontrastables tropiezos financieros...".
(Véase Documento número 6).

En la referida Nota 59, se pone de manifiesto el conocimiento oficial español de la Misión española al Istmo en el año 1886, y prueba de ello son las siguientes palabras del Encargado de Asuntos españoles en Bogotá:

"... Estando próxima a publicarse en España una obra debida a la pluma de los Sres. Cann y Bruckmaun, ingenieros militar y civil que vinieron a Panamá en la Comisión enviada el año pasado por el Marqués de Campos y de la cual ha visto ya la luz pública en extracto, aparte de otros medios públicos o privados de información, he creído que no había motivo ni oportunidad para que en esta Legación se acumulasen en una Memoria unos y otros datos, cuando el gobierno de S.M. puede disponer de todos estos informes..."
(Véase Documento número 6).

De lo expuesto, quizá podríamos concluir que las instancias diplomáticas españolas de la época contaban con información satisfactoria relativa al conocimiento de los hechos que en 1885 habían provocado la existencia de la inestabilidad político-social en el territorio panameño, como del estado y situación de los trabajos y dificultades que estaban patentes en el proyecto de construcción del canal por los franceses; así como de datos relativos a la gestión administrativa de la Compañía, factores que actuando de una manera integrativa y adicionados a otros, como puede ser la controversia que surgió entre el gobierno colombiano y la Compañía del Canal, a raíz de la compra, por parte de lesseps, de la compañía norteamericana del Ferrocarril de Panamá (37), coadyuvaron a provocar la crisis de la Compañía del Canal Interoceánico.

Al hilo de lo anterior, pero desde otra perspectiva, hemos creído conveniente traer una versión que nos ayuda a comprender los aspectos de la crisis de 1885, génesis de la disolución de la "Vieja Compañía del Canal Interoceánico".

Así, el Ministro Residente de España en Bogotá, aporta el siguiente texto:

"... Desde que se inició el desastre financiero de la actual compañía, hoy en liquidación, asombra en esta región, oficiales temores de que se pretendiera resolver estos asuntos prescindiendo de Colombia.

Y a esta susceptibilidad se unía un sentimiento no muy benévolo hacia la Compañía que se había ido concretando desde tiempo atrás por varias causas.

Mr. Lesseps, nunca quiso dar cabida al Delegado de Colombia en el Consejo de la Compañía, cargo creado por el Contrato; rehusó al presidente Nuñez, durante las tribulaciones de la Guerra de 1885, un empréstito de dos millones de francos con los cuales se proponía dominar la revolución y evitar los desórdenes y catástrofes en el Istmo; pero más que todo había quedado latente el encono por la manera como De Lesseps llevó a cabo, en 1882, la compra de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, empresa que adquirió la casi totalidad de las acciones (68.000 acciones sobre 70.000), dejando éstas pocas fuera, sin duda para conservar el carácter de empresa norteamericana, independiente de la del Canal y operación en que se han creído siempre burlados todos los gobiernos que se han sucedido en este país...

El presidente titular, Doctor Nuñez, ha venido siguiendo de cerca, desde su retiro de Cartagena, las evoluciones relativas a la Compañía y en sucesivos artículos publicados en "el Porvenir" se ha ocupado extensamente de este asunto, en sus aspectos jurídicos y económicos, llegando a concluir que las decisiones de los tribunales franceses no obligaban a Colombia, en su calidad de parte contratante, ni como cuestión de soberanía por reciprocidad, que el contrato estaba caducado, puesto que la Compañía concesionaria carecía ya de capital; que todo cuanto existía en el Istmo, construcciones, maquinarias, tierras cedidas, trabajos realizados, estos valores es suma (apreciados por la última Comisión en 450 millones de francos) pertenecían a la Nación...".

(Véase: Documento número 7).

Así las cosas y teniendo presente que "el Senado Estadounidense aprobó en 1889 el Bill Morgan que autorizaba la construcción y fortificación de un canal por Nicaragua, en manifiesto conflicto con el Tratado Clayton-Bulwer, suscrito entre Estados Unidos e Inglaterra" (38) y, observando que, para las mismas fechas "el Congreso norteamericano autorizaba los contactos para convocar una conferencia

panamericana que tendría lugar en 1889 (39) y considerando que en esta última fecha señalada (1889) se desató, a su vez, en Colombia la revolución llamada "Guerra de los Mil Días", no está tan lejos imaginar y reflexionar que la acumulación de todos esos factores provocaron, en gran medida, la suspensión de los trabajos que se realizaban en el canal y, en lo que concierne a España, sus resultados y consecuencias, son expresados por el Cónsul de España en Panamá de la siguiente forma:

"... el gobierno teme próxima suspensión de los trabajos del canal. Pide órdenes y fuerzas a Bogotá y cooperación a las Potencias para la repatriación de los obreros. Doce mil quedarán ociosos, entre ellos mil españoles...

Días ha que las noticias que se reciben acerca de la situación de la Compañía del Canal no son satisfactorias, no faltando más gente que se encargan de presentar como alarmante la situación; y esto es lo más terrible, pues, si llegan a suspenderse los trabajos los jornaleros arrastrados por malos consejeros más bien guiados por propios criterios... se entregarían al pillaje y desenfreno... En doce mil se calcula el número de personas que viven de los trabajos del canal.

El número de españoles que quedarían sin trabajo, calculo que no bajaría de mil...".
(Véase: Documento Número 8).

Ya para los meses de enero, febrero de 1889, se profundizaba la grave crisis de la "Vieja Compañía del Canal Interoceánico de Panamá", y en ese interín el gobierno de Francia demostró interés para gestionar un arreglo y así "comunicó sus deseos y proyectos al de Colombia para obtener su cooperación, en lo que, como soberano del istmo y parte interesada le concernía". (40).

Pero fuera de las consabidas y frustradas negociaciones que entre ambos gobiernos se sostuvieron lo real es que la historia de la crisis de la Compañía Universal del Canal Interoceánico se cerró el 4 de febrero de 1889, cuando el Tribunal Civil del Sena declaró la

disolución de la "Vieja Compañía" al encontrarse comprometida financieramente y la colocó en manos de un Liquidador con poder para transferir sus haberes y derechos a una nueva compañía legalmente organizada.

19.1. EL CONTRATO ROLDAN-WYSE O LA LEY DE 10 DE DICIEMBRE DE 1890 COMO RESULTADO DE LAS NEGOCIACIONES DE LA PRIMERA PRORROGA DE LA CONCESION FRANCESA. (41).

En este apartado nos referiremos al capítulo histórico sobre las sucesivas negociaciones de la prórroga de la concesión otorgada a los franceses para la construcción del Canal de Panamá, celebradas entre los representantes de la Compañía Universal del Canal Interoceánico ("La Vieja Compañía") y las autoridades del gobierno colombiano. Su conocimiento inicial nos viene de las reflexiones que presentara el señor Dr. Carlos Rico, Ministro de Relaciones exteriores de Colombia, en la sesión celebrada en la fecha de 17 de setiembre de 1903, donde llegóa a decir:

"La Compañía Universal del Canal Interoceánico quebró en el año de 1878.

El desastre fue inmenso para los suscriptores y para la Empresa; y hasta hoy para esta irreparable como obra productiva en el concepto público de Europa y América...

El Tribunal del Sena nombró Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, el cual Liquidador constituyó su apoderado especial ante el gobierno de Colombia al Señor Napoleón Bonaparte Wyse, afin de que obtuviera una prórroga de diez años para terminar la obra y ponerla al servicio público...". (42)

En correspondencia con el anterior texto, resulta obligado mencionar el contenido de la Nota Número 37, fechada el 24 de julio de 1890 y que el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado Español, con sede en Madrid, comunicándole lo siguiente:

"El 12 de los corrientes llegó a esta capital Mr. Lucien Bonaparte Wyse, que con poder del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá..., viene a gestionar cerca de este gobierno la prórroga o continuación del Contrato de 1879 que caduca en 1892, época para la cual no podrán estar terminados los trabajos y apertura del Canal...". (véase:

Documento número 7 de la Sección Documental).

En la citada Nota Número 37, el Ministro Residente de España en Bogotá, a su vez, deja conocer sus impresiones sobre las primeras gestiones realizadas por Lucien Bonaparte Wyse y en tal sentido llega a expresar al Ministro de Estado Español:

"... su llegada a esta capital coincidió con la reproducción de artículos o sueltos en "El Porvenir" y tuvo gran desacierto de dirigirse a la prensa. Una larga carta al periódico oficioso "La Nación" y otra al "Telegrama" en que, como para acabar de imponerse decía, en estilo desenfadado, (Bonapartista, lo calificaron aquí) que Colombia le debía seis millones de pesos, fuera de varias sumas, difíciles de poner en cifras, cuyas cantidades son todavía aquí un misterio, llamaba fantasmagórico un artículo que debía saber era del Dr. Nuñez de cuya repetida reproducción decía empezaba a impacientarse...".
(Texto tomado del Documento Número 7 de la Sección Documental).

Este inicial comportamiento negociador de Napoleón Bonaparte Wyse, lógicamente tuvo oportuna contestación colombiana, circunstancia que, de manera adecuada, nos permite conocer el ya mencionado Ministro Español Residente en Bogotá que, en el documento número 37 (que venimos citando) recoge estas otras palabras:

"... Hubo periódicos que le contestaron (a Napoleón Bonaparte Wyse) duramente y "LA NACION" en un artículo escrito por persona de la confianza del Sr. Nuñez, y terminaba diciéndole que "conocido el ardid, se le daba tiempo para entrar en el camino de la seriedad y arrepentimiento...". (43).

En virtud que el Ministro de España Residente en Bogotá realiza, en el documento que venimos comentando, una meritoria narración sobre el desenvolvimiento inicial de las gestiones de las partes interesadas en la negociación de la prórroga, recurrimos, nuevamente a sus palabras y éstas nos permiten conocer que:

"... malísima inspiración fue, la de Napoleón Bonaparte Wyse, de escribir para el público; tal vez creyendo así indirectamente imponer sus pensamientos, pero el cálculo salió fallido y parecía que toda la negociación había fracasado aún antes de emprenderla.

Mr. Wyse cambió repentinamente de actitud. Cortó la situación en una nueva carta al "TELEGRAMA" en que consideraba a Colombia como su segunda patria y al mismo tiempo que el Encargado de Negocios de Francia manifestaba, en nombre de su Ministro de Relaciones Exteriores, su arrepentimiento por lo sucedido y preguntaba al gobierno colombiano si continuaba propicio a tratar de las negociaciones a lo que contestó el señor Roldán que el gobierno se había mantenido ajeno a la polémica que provocó Mr. Wyse en la prensa...

... es de esperar que esta negociación encomendada a Wyse por el Liquidador tenga éxito, pues, la continuación del Canal interesa no sólo a los que tienen allí comprometidos ingentes sumas, sino al comercio universal y aún a la política internacional europea, enfrente del apoyo que los Estados Unidos prestan al proyecto de Nicaragua...". (44).

Con respecto a la posición oficial española en cuanto al conocimiento del tema, el Ministro Español Residente en Bogotá, nos hace saber:

"Mr. Wyse visitó a todos los Representantes extranjeros aquí acreditados. Por mi parte, contestando a indicación suya, le manifesté que, debiendo estar igualmente interesados en llegar a un acuerdo, él como representante de los capitales invertidos y el gobierno de Colombia para quien serían de poca utilidad los trabajos y valores existentes en el Istmo en caso de abandono, no me parecía hubiese necesidad de mayor aliciente o recomendación, pero que, sin embargo, no podía contar con mi buena disposición, en cuanto pudiera favorecerle...

... creí servirle asegurándole que de la intervención del Congreso no podía prescindir, puesto que el Dr. Nuñez había de nuevo declarado que: "la prórroga lisa y llana era un imposible moral" y agregarle que todas las modificaciones que Colombia pretenda en el nuevo contrato serían fáciles en detalles en comparación con el punto que consideraba cardinal, esto es, el monto y forma de las sumas y valores nominales o participación en la empresa que exigiría se le reconociera..., Mr. Wyse, ha debido convencerse de que mi consejo no iba desencaminado...

... No puedo tampoco poner en olvido que hay en España un número bastante de accionistas, y hoy que Mr. Wyse ha evitado por su cambio de conducta el peligro de un fracaso de la negociación, se hace posible que el gobierno

colombiano pese la consideración de que, por muy necesitado que esté de recursos financieros, no sería justo ni oportuno que entorpeciera con demasiadas exigencias, la constitución de un nueva compañía...". (45).

El trascendental asunto de negociación de la prórroga fue debidamente promulgada en los distintos medios de comunicación de la época y, como es natural, surgían opiniones y puntos de vista diferentes que se mantenían por parte del público, pero en todo caso, nos importa poner de manifiesto un punto-tema más concreto como es el desarrollo que estas negociaciones siguieron en el Congreso Colombiano y para ello nos vamos a servir, nuevamente, de las impresiones del Representante de la Legación Española en Bogotá que, en la Nota Número 60, fechada el 22 de noviembre de 1890, comunica al Ministro de Estado español, lo siguiente:

"... Desde el primer momento manifesté a Mr. Wyse que no obtendría prórroga directamente del gobierno y menos en el espacio o tiempo de 15 o 20 días como él se imaginaba, sino que habría de intervenir en ello el Congreso, ni se le haría la conesión gratuitamente. No se mostró muy persuadido de mis advertencias, confiando en sí mismo y en recoemndaciones del Dr. Nuñez...". (véase: Documento Número 9 de la Sección Documental).

El Representante de España en Bogotá, en la Nota referida (número 60 de 22 de noviembre de 1890) nos adelanta sus impresiones sobre el desarrollo de las negociaciones y así nos dice:

"... Comenzada la negociación con el Ministro de Relaciones Exteriores, decidió Mr. Wyse por firmar unas bases que el Presidente debía someter al Congreso y en que se hacía un reconocimiento (por parte de la Compañía) de 8 millones de francos, calculando 4 más para la compra por el gobierno de los terrenos de particulares que debieron apropiarse para en emplazamiento del proyectado lago interior, aparte de otras cláusulas.

Pero, apenas comunicadas dichas bases al Senado, se pudo ver que éste no se contentaba con ellas y presentaba mayores exigencias, al mismo tiempo que la prensa comenzó a dedicar

larguísimas columnas al asunto, en artículos de fondo y en reportajes o relaciones de entrevistas con abogados y connotados hombres públicos..." (véase: Documento Número 9 de la Sección Documental).

El resultado de este primer contacto de negociaciones nos es conocido mediante palabras del representante de la legación de España en Bogotá, quien concluye:

"... El Senado, nombró una Comisión de cinco miembros y resultaron tres dictámenes. En uno, se aconsejaba que nada se hiciera y se esperase el plazo de caducidad en 1892; quien pedía menos, entre otras dádivas, que el Ferrocarril de Panamá, que de hecho pertenece a la Compañía del Canal; la mayoría exigía 30 millones de francos en dinero y 15 millones en acciones libres. (Texto tomado del Documento Número 9 de la Sección Documental).

19.1.1.- EFECTOS DE LA NEGOCIACION DE LA PRORROGA EN EL ISTMO DE PANAMA.

Una vez conocidos en el Istmo de Panamá los dictámenes (que inmediata y suscintamente hemos citado por boca del Representante de España en Bogotá) sobre las condiciones en que podría realizarse la concesión de la prórroga en este Departamento (unidad territorial-política adscrita a Colombia) que sólo vivía del tránsito interoceánico, padeciendo por tanto una terrible crisis económica por la suspensión de los trabajos en el Canal, "se produjo en aquella grande excitación, en que no faltó algún recuerdo de cierta latente idea de separatismo; menudearon telegramas insistiendo en la necesidad de no dificultar por excesivas exigencias la reanudación de las obras". (46).

Así, pues, los representantes de los intereses panameños

decidieron nombrar una Comisión que fuese a Bogotá y que estaba integrada por el Obispo de aquella Diócesis, el Ingeniero Sosa y otras respetables personas.

Los resultados obtenidos por esta Comisión panameña son puestos de manifiesto en la Nota Número 63, fechada el 20 de diciembre de 1890 y que el representante español en Bogotá envía al Ministro de Estado español comunicándole que:

"Después de llegada esta Comisión panameña, puso Mr. Wyse en riesgo el éxito por un acto de intemperancia y descortesía con el señor Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, hasta el punto que éste propusiera al Presidente que, como asunto de dignidad nacional se presciendiera de Mr. Wyse y se recabara del Congreso una Ley de autorización al gobierno para tratar directamente con el Liquidador.

No poco trabajo costó a la Comisión de Panamá llegar en estas cuestiones de forma y fondo a soluciones conciliatorias, pero el ascendente del joven y simpático obispo de Panamá fue grande, y por fin se llegó a un resultado que en ningún modo habría obtenido el negociador Mr. Wyse...". (Cita reproducida del Documento Número 20 de la Sección Documental).

Procurando concluir es menester expresar que la Comisión Panameña que se trasladó a Bogotá para intervenir en las negociaciones de la prórroga tiene entre sus resultados el hecho de haber propiciado el arreglo o conclusiones finales de las negociaciones de la concesión de la prórroga que se cristalizaron a nivel legislativo mediante la presentación por parte del Senador del Departamento de Panamá, Sr. S. Mac-Kay (47) de un Proyecto de Ley (46) que el Congreso de Colombia aprobó mediante la expedición de la ley 107 de 10 de diciembre de 1890, cuyo texto y contenido es el conocido Contrato Roldán-Wyse, documento que el representante Diplomático de España en Bogotá hizo llegar oportunamente al Ministro de Estado español mediante la Nota Número 63, fechada en Bogotá el 20 de diciembre de

1890 que nos permite conocer sus opiniones sobre el final de las negociaciones de la prórroga a la vez que emitía sus impresiones sobre temas relacionados con la prórroga pero que, a su juicio, el desenvolvimiento y desarrollo de los mismos pertenecían a otras instancias y se situaban en el futuro. Estas que reproducimos eran las palabras del representante de España en Bogotá:

"...Adjunto tengo la honra de remitir a V.E. el Contrato que sin modificación alguna ha sido aprobado por las Cámaras (Anexo Núm. 1) y que no sólo es mucho más ventajoso que la Ley expedida antes de la llegada de la Comisión de Panamá (Anexo Núm. 2), sino todavía más favorable que las primeras Bases que suscribió con el Gobierno Mr. Wyse a su llegada...

Falta ahora la segunda parte del importante problema y es que el Liquidador logre allegar capitales y constituir una nueva Compañía para proseguir los trabajos del Canal que tanto interesa al comercio universal.

Aquí, aún en las regiones oficiales hay algún recelo a este respecto, pero también debe abrigarse desconfianza absoluta, una vez que el nuevo proyecto con esclusas presenta facilidades técnicas y grande economía sobre el canal a nivel, sin contar con el inmenso material acumulado en el Istmo, con la importancia indudable de las obras ya realizadas y con la reforma de la administración.

De todos modos, ya el asunto queda confiado a los esfuerzos que se hagan en Europa, pues en cuanto a Colombia se ha conseguido la prórroga en condiciones bastante moderadas y distantes de las pretensiones que hasta la llegada de la Comisión de Panamá habían prevalecido...". (véase: Documento Número 10 de la Sección Documental de este trabajo).

Para contrastar las opiniones vertidas por el Representante Diplomático de España en Bogotá, no nos resistimos a ofrecer otro testimonio que, igualmente coincide con el resultado favorable de las negociaciones de la prórroga y que son las palabras pronunciadas por el Dr. Luis Carlos Rico, que para las fechas de 1903, era el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Colombia. Estas eran sus impresiones:

"...El Sr. Wyse vino a esta ciudad y propuso el arreglo. Con

fecha de 14 de noviembre de 1890, se expidió un Ley por la cual se autorizaba al Gobierno para conceder la prórroga pero sobre Bases que el Sr. Wyse declaró inaceptables, por demasiado onerosas...

El inteligente Estadista Dr. Carlos Holguín, quien comprendiendo bien que Colombia no debía renunciar a la construcción del Canal, porque no se otorgaban todas la ventajas que el Congreso pedía para conceder la prórroga, le indicó al Sr, Wyse que formulara un contrato con las condiciones que el Liquidador pudiera aceptar. y el Sr, Wyse lo formuló. El Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Carlos Antonio Roldán, adelantó las negociaciones con él y el 10 de diciembre de 1890 se suscribió el contrato. El Congreso lo aprobó por Ley de 23 del mismo mes.

Si el Presidente Hogín no hubiera tenido el tino necesario del desprendimiento, Colombia hubiera perdido desde entonces la esperanza de que la Compañía Francesa construyera el Canal; y con esa esperanza 17 millones de francos que le ha dado por la prórroga que se le ha concedido, más un millón de pesos en acciones privilegiadas que tiene hoy la República en la empresa..." (48).

19.1.2.- EL ARTICULO UNICO Y EL ARTICULO PRIMERO DEL CONTRATO
ROLDAN-WYSE.

Procuramos ahora concluir con este apartado del trabajo que hace referencia al desarrollo de las negociaciones de la primera prórroga concedida por el Gobierno de Colombia a la Compañía Francesa del Canal Interoceánico ("Vieja Compañía") para que terminara los trabajos de construcción del Canal.

Como ha sido ya puesto de manifiesto, dichas negociaciones concluyeron el la fecha de 10 de diciembre de 1890, mediante la expedición , por el Congreso de Colombia, de la ley 107 que fue sancionada y publicada con fecha de 26 de diciembre de 1890, siendo Presidente de Colombia el Dr. Carlos Holguín.

La Ley 107 de 10 de diciembre de 1890 o el Contrato Roldán-Wyse, como es mayor y mejor conocida, como ocurre con todos los documentos históricos, contiene puntos o temas que merecen un detenido estudio; pero por las consabidas limitaciones, propias del presente trabajo, vamos a limitarnos a reproducir dos artículos del mencionado Contrato que, a nuestro humilde parecer, contienen las líneas generales del tema o situación.

Siendo ello así, reproducimos lo que el Congreso de Colombia decidió establecer en dicho Contrato.

"El Congreso de Colombia"

"DECRETA"

"Artículo Unico. Apruébase en todas sus partes el Contrato que reforma el del 23 de marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio Colombiano celebrado entre su señoría el Ministro de Relaciones Exteriores y el Sr. Luciano N. B. Wyse, como apoderado especial del liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, contrato que a la letra dice:

" Antonio Roldán, Ministro de Relaciones Exteriores, debidamente autorizado por el Excelentísimo Señor Presidente de la República, por una parte, que en adelante se llamará "el Gobierno" y Luciano N. B. Wyse, Comandante de la Marina, Ingeniero, Concesionario primitivo del Canal Interoceánico y apoderado especial del Liquidador de la Compañía Universal del Canal de Panamá, según consta en el poder otorgado en París con fecha diez y seis de mayo de mil ochocientos noventa, por otra parte, que en adelante se llamará "el Concesionario" , han convenido en reformar el contrato del 23 del marzo de 1878, para la apertura de un canal interoceánico a través del territorio colombiano, aprobado por Ley 28 del mismo año, de acuerdo con las estipulaciones siguientes:

Art. 1º. El Gobierno concede al liquidador de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, una prórroga de diez (10) años, dentro de los cuales debe ser terminado y puesto al servicio público el canal, bajo las siguientes condiciones:

1ª. El Concesionario se compromete a traspasar el todo del activo social de la Compañía en liquidación a la nueva Compañía que se encargue de concluir la obra del Canal Interoceánico.

2ª La nueva Compañía se organizará definitivamente con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente, a más tardar el día 28 de febrero de 1893.

3ª El concesionario o quien sus derechos represente suministrará al Gobierno Nacional de Panamá, la suma de diez mil pesos (X10.000) mensuales en moneda colombiana de 0,835, para el sostenimiento de doscientos cincuenta (259) hombres que el Gobierno se compromete a destinar de la guarnición militar del Departamento de Panamá, a la conservación del orden y la seguridad de la línea del Canal, durante los trabajos de excavación, y una vez terminados éstos, a la protección del tránsito interoceánico.

En el caso de que la Compañía necesite mayor número de hombres de la fuerza pública, el Gobierno podrá destinarlos al servicio expresado, tomándolos de la guarnición militar del Departamento de Panamá; pero será también de cargo de la Compañía el gasto que ocasione este mayor número de hombres, en proporción a la base establecida.

La Compañía se obliga a suministrar locales adecuados para el alojamiento de las tropas en aquellos puntos de la línea donde el gobierno no los tenga en sus propiedades.

Queda en estos términos modificada la parte final del artículo 8º del Contrato primitivo de privilegio.

4ª La navegación en los lagos que hagan parte del Canal se permitirá a las embarcaciones menores, de acuerdo con los reglamentos que para este efecto expida la Compañía. Esta no será responsable por los riesgos inherentes a esta navegación.

La policía interna de los lagos será reglamentada oportunamente por el Gobierno teniendo en cuenta los intereses generales de la Empresa.

5ª La Compañía se obliga a establecer el tránsito por medio de puentes o barcas, como a su juicio sea más practicable, en la Boca del Río Grande; y si por consecuencia del tráfico de buques se dificultase más tarde el paso por este punto, la Compañía lo reestablecerá entre Emperador y Arraijan, a satisfacción del gobierno...". (Confróntese Documento 11 de la Sección Documental de este trabajo).

En consecuencia con lo anterior, en la fecha de 15 de enero de

1891, mediante la Nota Número 5, expedida en Bogotá, el Representante Diplomático de España comunica al Ministro de Estado español el texto siguiente:

"... Creo oportuno remitir a V. E. la Ley que aprueba la prórroga sobre la construcción del Canal y es la Ley Nº 107 de las publicadas en el adjunto número del "Diario Oficial".

Este ejemplar del periódico oficial contiene también la Ley 112 por la cual se aprueba otro Convenio celebrado con el representante de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, de hecho propiedad de la Compañía del Canal y que tiene por objeto las franquicias o ventajas en el transporte de productos colombianos...".

La Comisión presidida por el Obispo que vino a esta Capital para obtener del Congreso condiciones moderadas para la prórroga ..., fue recibido a su regreso a Panamá con entusiastas ovaciones.... El desenlace de esta cuestión es ahora problema de los mercados europeos y de las negociaciones financieras en París...". (Véase: Documento Número 12 de la Sección Documental de este trabajo).

Con ánimo de concluir este punto y, como se sabe, pasado poco tiempo de celebrado el Contrato Roldán-Wyse, se produce en París el famoso "escándalo de Panamá" y quizás con ello dando razón a las últimas palabras expresadas, en la Nota inmediatamente citada, del Representante Diplomático de España en Bogotá.

19.2. LA SEGUNDA PRORROGA CONCEDIDA A LOS FRANCESES O

EL CONTRATO SUAREZ-MANGE. (49)

Los antecedentes directos e inmediatos de las negociaciones de esta segunda prórroga, celebradas entre el gobierno de Colombia y la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, quizás puedan radicarse o encontrarse en el conocido Contrato Roldan-Wyse (documento ya estudiado en el punto anterior) que, en la condición segunda de su artículo 1º establecía expresamente que: "La Nueva Compañía se organizará definitivamente, con capital suficiente al efecto, y reanudará los trabajos de excavación de una manera seria y permanente a más tardar el día 28 de febrero de 1893". (50)

Pero, al demostrarse que esto era imposible, el órgano legislativo de la República de Colombia, mediante la Ley 91 del 6 de diciembre de 1892, autorizó al Ejecutivo a extender el plazo límite para la constitución de la Nueva Compañía del Canal de Panamá.

Para ayudarnos a encontrar las razones-fundamentos de la adopción de tal decisión por el Gobierno de Colombia, vamos a servirnos de una correspondencia diplomática, cuál es, la Nota Nº 5, fechada en Bogotá el 15 de enero de 1892 que el Ministro Residente de S. M. española envía al Ministro del Estado Español, comunicándole lo siguiente:

"En diciembre quedó sancionada la Ley que autoriza al gobierno para modificar y prorrogar mediante las condiciones que estime equitativas y convenientes el plazo concedido para organizar la Nueva Compañía del Canal de Panamá, por el Contrato Wyse de 1890, el cual expiraba en febrero próximo...

Se ha concedido la prórroga porque Colombia no puede menos de procurar favorecer lo que tienda a facilitar o hacer posible la construcción, pero a la verdad se ha tenido y se

tiene todavía poca fe en que pueda organizarse, por el pronto de menos, una Compañía sería. Por eso, el artículo 3º de la citada Ley autoriza ampliamente también al gobierno para celebrar un nuevo contrato, que no necesitará de una caducidad y de que pueda organizarse una nueva Compañía, si la de París fracasa... (Véase: Documento Número 13 de la Sección Documental).

19.2.1.- INICIO Y DESARROLLO DE LAS NEGOCIACIONES.

El inmediato expuesto documento o correspondencia diplomática (Nota Número 5, enviada desde Bogotá en la fecha de 15 de enero de 1892), nos permite saber que:

"La prórroga al gestionó el Encargado de Negocios de Francia, Mr. Mancini, pero el Ministro de Relaciones Exteriores me dijo que no se ocuparían de la negociación del nuevo contrato, hasta la llegada de Mr. Mange, que está ahora en el Istmo, enviado por el Liquidador M. Monchicourt...". (Véase: Documento Número 13 de la Sección Documental).

Antes de adentrarnos en el desarrollo en sí de las negociaciones de esta segunda prórroga y, puesto que lo tenemos a nuestra disposición y, a su vez, por estimarlo interesante, vamos a reproducir el texto íntegro del Poder conferido por el Señor Achille Monchicourt, Liquidador de la Compañía, al Sr. François Mange.

"PODER"

"Por ante los infrascitos Maurice Champetier de Ribes y su colega, Notarios de París, compareció el Señor Achille Monchicourt, Liquidador, vecino de París, que vive en el número dos de la calle Pigalle, obrando en nombre y como único Liquidador, con los más amplios poderes de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, cuyo domicilio está en París, en la calle Caumartin, número 46, y últimamente cambiado por el número 63 bis, de la calle de la Victoria, funciones a cuyo desempeño ha sido llamado por decisión del Tribunal Civil del Sena, de fecha de 28 de

marzo de mil ochocientos noventa, según lo ha declarado, quien por el presente impedimento ha constituido por mandatario suyo al Señor François Mange, Director del Departamento de Liquidación de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, a quien con tal carácter, da poder para que solicite del Poder Ejecutivo de la República de Colombia (antes Estados Unidos de Colombia), la prórroga del plazo otorgado para la Constitución de una Sociedad que lleva a remate el Canal de Panamá, y para la continuación de los trabajos de excavación al tenor de la Ley 107 de 10 de diciembre de 1890.

Para que haga cuantas gestiones fueren necesarias ante el Gobierno de la República de Colombia, firme y eleve peticiones y recursos, para que ajuste, otorgue y firme cualquier contrato complementario que el mismo Señor Mange juzgue necesario y bueno.

Para que trate con el Gobierno de Colombia todas las cuestiones y asuntos en que el Gobierno mismo y la Compañía del Canal de Panamá se encuentren respectivamente interesados y para que esté en toda clase de convenios y arreglos, admita y firme toda clase de convenciones.

Todo con la reserva de los contratos complementarios, acuerdos, arreglos y convenios celebrados por el Señor Mange no habrán de resultar contra de la dicha Liquidación de la Sociedad actual, salvo la aprobación especial, ninguna responsabilidad que hubiera sido exogable con anterioridad a la constitución de la nueva sociedad para la conclusión que hubiera sido exigible con anterioridad a la constitución de la nueva sociedad para la conclusión del Canal Interoceánico.

Así mismo lo faculta para que de conformidad con lo que se deja establecido, haga cuanto el Señor Mange considere útil para las negociaciones, prórrogas y convenios.

El anterior poder ha sido extendido sobre la póliza que al efecto fue presentada y que ha sido devuelta, en París, en la Oficina del Canal Interoceánico de Panamá, en la calle de la Victoria, número 61 bis, a veinticuatro de enero de mil ochocientos noventa y tres.

Leído que le fue al otorgante, lo firma con los Notarios."
(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

El anterior documento reproducido pone de manifiesto la certeza de las manifestaciones expresadas por el Representante de España en Bogotá, en el sentido de que el gobierno colombiano había decidido negociar la segunda prórroga con el Señor François Mange. Y, procurando seguir una secuencia lógica de los acontecimientos sobre la base de la correspondencia diplomática española, es de notar que en la

fecha de 22 de febrero de 1893 y en el Documento Número 16, el Ministro Residente de España en Bogotá, pone en conocimiento al Ministro de Estado español que:

"... a principios del corriente (febrero) llegó a a esta capital como representante Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, M. François Mange..., que hace cinco años se halla al frente de los asuntos de la Compañía en el Istmo. M. Mange tuvo la atención de visitarme y he cambiado con él algunas ideas a propósito de la misión que aquí le trae.

El día 28 próximo expira el plazo que para reorganizar la Compañía y recomenzar seriamente los trabajos que se fijó en el Contrato Wyse de 1890..., y su primer paso ha sido pedir un aplazamiento suficiente para dar tiempo a negociar una nueva prórroga, el cual ya ha sido concedido por el gobierno, fijándolo hasta el 31 de mayo.

Fuera de este detalle, nada se ha tratado hasta hoy en concreto entre el interesado y el gobierno...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Efectivamente y acorde con las inmediatas citadas oponiones del Representante Diplomático de España en Bogotá, la primera gestión que realizó el señor François Mange, como representante del Liquidador de la Compañía, ante el gobierno colombiano fue solicitar un aplazamiento para desarrollar o negociar la prórroga y, este era el tenor textual de su solicitud:

"A su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.- Bogotá.

"El breve espacio de tiempo que nos separa del 28 de febrero, fecha en que ha de caducar el Contrato de 10 de diciembre de 1890, hace que sea un tanto difícil establecer las bases de un nuevo acuerdo que tengo el honor de pedir al Gobierno en nombre del Liquidador de la Compañía del Canal Interoceánico.

Por tales motivos, cuyo valor se servirá Vuestra Excelencia ponderar, solicito se otorgue un aplazamiento de duración igual al de las negociaciones necesarias tendentes a la celebración de un último contrato de prórroga.

Sírveme de esta oportunidad para hacer a Vuestra Excelencia nuevas protestas de mi elevada consideración y repetirme de

Vuestra Excelencia respetuoso servidor.

Bogotá, 17 de febrero de 1893.

François Mange.

Delegado del Señor Monchicourt.

(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

A la anterior solicitud del Señor François Mange, el gobierno colombiano contestó, en debida forma, por medio de su Ministro de Relaciones Exteriores expresando:

"República de Colombia.
Poder Ejecutivo Nacional.
Bogotá.- 18 de febrero de 1893."

Visto el Memorial dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores por el Señor François Mange, Delegado del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, Memorial en que se solicita un plazo provisional dentro del cual puedan tratarse, con la detención que el asunto requiere, las bases de una nueva prórroga para organizar otra Compañía y continuar el Canal; y

"CONSIDERANDO"

"Que la ley 92 de 1892 autoriza ampliamente al Gobierno de la República para prorrogar, mediante las condiciones que estime equitativas y convenientes, el plazo concedido por el Contrato de 1890;

Que la Ley no fija la duración de la nueva prórroga, pudiendo el Gobierno conceder el tiempo que juzgue útil de acuerdo con las circunstancias;

Que aún cuando el Señor Mange llegó a esta ciudad hace algunos días, no ha sido posible comenzar a tratar sobre las propuestas que él ha de presentar al Gobierno en solicitud de la nueva prórroga;

"SE RESUELVE"

"Conceder al Señor Francisco Mange, Delegado del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá, un plazo de un mes, que comenzará a contarse el 28 del mes corriente, dentro del cual puedan concluirse las gestiones a que hayan de dar lugar las propuestas sobre la prórroga de que trata la Ley 91 de 1892.

Este plazo provisional se considerará incluido en la

prórroga principal, caso de que ésta se conceda; de modo que el mes de marzo próximo será computado en el tiempo que pueda concederse al Liquidador de la Compañía del Canal y continuar los trabajos de la obra.

Comuníquese.

M.A.CARO.- El Ministro de Relaciones Exteriores, Marco F. Suárez.

"Lo que tengo el honor de comunicar a usted, suscribiéndome con consideración distinguida.
De Usted, obsecuente servidor,

Marco F. Suárez.

(Véase: Documento Número 14 de la Sección Documental).

Fuera del término o mejor dicho de la terminación del plazo para la reorganización de una Nueva Compañía y la reanudación de los trabajos en el Canal de Panamá que se le había concedido a los franceses en el ya mencionado Contrato Roldán-Wyse de 1890, había otros elementos o circunstancias subyacentes que hacían previsible que las negociaciones de esta segunda prórroga serían difíciles, tal como lo reflejan las impresiones que el Ministro Residente de España en Bogotá recoge en la Nota Número 16, fechada en Bogotá el 22 de febrero de 1893 y que envía el Ministro de Estado español comunicándole:

"... El gobierno, a juzgar por lo que veo y observo, está lejos de haberse gormado un criterio fijo sobre las resoluciones que haya de tomar no sólo sobre los términos "equitativos y convenientes", según reza la ley de autorización en que podría conceder la prórroga, sino quizá sobre la oportunidad, a su entender, de la prórroga misma.

La opinión del Dr. Nuñez influye y se hace sentir mucho en este asunto, contribuyendo no poco a dificultarlo. Adjunto tengo el honor de remitir a V.E. un recorte de periódico que transcribe un suelto editorial "PRECISAMOS" publicado por el Dr. Nuñez en "EL PORVENIR" de Cartagena, relacionado con esta cuestión y el regreso del Ministro Americano Mr. Abbot.

En él, el Dr. Nuñez parece haber hecho una impresión indeleble la indiferencia con que las principales Naciones de Europa acogieron las gestiones que, desde 1881 y siendo

por primera vez Presidente, inició para obtener una garantía colectiva en la neutralidad del Canal en proyecto y de la soberanía de Colombia en el Istmo.

Lo repite hoy y le he oído en varias ocasiones que Colombia no debía esperar ningún apoyo ni interés por parte de Europa y que, sin ocultársele ciertos peligros del lado de los Estados Unidos, no les quedaba otra manera de evitarlos que cultivar abiertamente su amistad.

Estos sentimientos se han quizá fortalecido al observar la actitud cada vez más por la gran República en esta materia, como pudo verse en la correspondencia cambiada con Inglaterra a propósito del Tratado Clayton-Bulwer, y no contribuirán menos los servicios que a su causa política pudo prestar el desembarco de marinos norteamericanos en el Istmo durante la Guerra Civil de 1885...".

(Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Si como hemos acabado de reproducir, el Ministro Residente de España en la ciudad de Bogotá nos permite conocer los antecedentes internacionales (relacionados con el apoyo o no de las Naciones Europeas al futuro régimen de neutralidad del canal) y, por otra parte, nos manifiesta la situación político-social existente en el istmo de Panamá (la conocida Guerra Civil denominada "Guerra de los Mil Días"), tampoco se le escapa comunicar a su Ministro de Estado un aspecto esencial que iba a gravitar sobre toda la negociación.

Nos referimos al problema de la compra del ferrocarril de Panamá. Y, en relación a ello, éstas eran las palabras expresadas por el Representante Diplomático de España en Bogotá y que se recogen en la Nota que venimos comentando (Nota Número 16, fechada en Bogotá el 22 de febrero de 1893):

"... Por otra parte, la Compañía del Canal no hizo mucho para granjearse la simpatía de los gobiernos que aquí se han sucedido, y por encima de todo prevalece el resentimiento por la compra de las acciones del Ferrocarril de Panamá.

A Colombia pertenecía la mitad de la indemnización que el Ferrocarril recibiera por permitir la construcción del Canal dentro de determinada zona..., por parte de Francia se habrá alegado con conocimiento que no hubo semejante

indemnización, ni siquiera tratos con la Compañía del Ferrocarril, por cuanto la del Canal se limitó a comprar individualmente sus derechos a la mayor parte de los accionistas y luego, como representante de la mayoría accedió gratuitamente a la construcción; pero tampoco la generalidad de la opinión de los colombianos y de sus gobiernos se han convencido que de ese hecho no hubiese transacción e indemnización, aún cuando se escogiera una fórmula estudiada. Burla cínica la llama hoy otra vez el Dr. Nuñez...

... un periódico de Panamá ha hecho público que en agosto de 1892 el Liquidador vendió a la Compañía del Ferrocarril 28 locomotoras, 151 carros por ₪ 400.000 (oro). El Liquidador niega la venta y el Encargado de Negocios de Francia, M. Macini me ha dicho que hay en esto ofuscación, porque ese material rodante ha sido siempre considerado propiedad del Ferrocarril; pero lo cierto es que este Ministro de Relaciones Exteriores comunicó al representante del Liquidador en el Istmo que: "Colombia no entrará en arreglos de una nueva prórroga si antes no quedan a salvo los derechos en aquel traspaso clandestino". Es este un desacuerdo que contribuye en todo caso a disminuir las buenas disposiciones de este gobierno...,

..., pero hay otro asunto internacional más complicado. La "Pacific Mail" norteamericana hacía navegar sus vapores entre San Francisco y Panamá, por un lado, y entre Nueva York y Colón mediante un contrato con el Ferrocarril que, por el pago de 60.000 dólares mensuales transportaba el el Istmo todos sus cargamentos, lo cual le daba la exclusiva como se vió prácticamente en el fracaso que experimentó el Marqués de Campo, cuando quiso establecer una línea española en el Pacífico.

La Compañía del Ferrocarril o el Liquidador que ella tiene no ha querido renovar este contrato y esto ha dado lugar a acciones judiciales en los Estados Unidos e invocaciones de la Doctrina Monroe y del Tratado de 1846 con Colombia.

Todo esto no sería muy pertinente ni sería fructífero para un país débil, pero el Gobierno de Washington no se detiene en escrúpulos para defender sus intereses y los de sus ciudadanos y más como en este caso, coinciden con la constante actitud política que ha adoptado.

V.E. podrá ver lo que con esto dice el artículo PRECISAMOS del DR. Nuñez.

Los Estados Unidos no parecen hasta ahora dejarse convencer por la "American Navigation Co" que se ha formado en San Francisco para sustituir y combatir a la "Pacific Mail", sin duda por sospechar que se trata de capitales y buques de hecho extranjeros y es evidente que Mr. Abbot ha hecho observaciones a este gobierno relacionándolas con el Tratado de 1846.

Mr. Abbot sobre estos asuntos me acaba de manifestar lo siguiente: Hay error de expresión en el Dr. Nuñez al decir que él haya traído proposiciones referentes a la Empresa del

Canal y en esto debe haber alguna confusión con el asunto de la "Pacific Mail".

El gobierno de los Estados Unidos tiene poca fe en que Francia acometa y renueve los trabajos con éxito, pero de ningún modo se opone a la construcción si Colombia quiere conceder la nueva prórroga; tampoco pretende ni pretenderá privilegios o ventajas; pero sostiene el Tratado de 1846 con todas sus fuerzas y quiere ser exclusivo en garantizar la neutralidad del Canal, si se hace y la soberanía de Colombia en el Istmo, lo que únicamente tendrá consecuencias para el paso de buques beligerantes.

No hace objeción fundamental a la construcción o a que se trate de ello, pero no sería extraño que sus gestiones se encaminasen a que, al conceder la prórroga este gobierno dejase en salvo los intereses de la "Pacific Mail" u otros intereses nortamericanos.

Por eso, sin duda me decía el Ministro de Relaciones Exteriores que el logro de una nueva concesión sería hasta un argumento para con el gobierno nortamericano...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Por todo lo expuesto, el Ministro Residente de España en Bogotá, llegaba a la siguiente conclusión, comunicada oportunamente al Ministro de Estado español, con sede en Madrid:

"... Estos antecedentes no predisponen favorablemente y entrabaron un poco la negociación de 1890 para la primera prórroga. Después de sacar a relucir cantidad de millones se convino al fin por el Contrato Wyse que Colombia recibiría al reorganizarse la Compañía cinco millones de francos en acciones beneficiadas o liberadas, más 10 millones en dinero, pagaderos en cinco plazos anuales, descontando dos millones y medio con sus intereses que debía Colombia por préstamos recibidos.

Hoy que por la caducidad entraría Colombia a poseer la obra del Canal, se despierta el deseo de obtener nuevas concesiones de valores. En vano alegrará Mr. Mange..., las mil consideraciones que en contrario se pueden hacer, si bien me dijo en reserva que a lo sumo podría hasta rebajar parte de la deuda de Colombia; la intención aquí y salvo lo que pueda modificarse es negarse a una concesión gratuita de una nueva prórroga...

Esta es la situación en que se halla hoy el asunto... A pesar de estas varias dificultades, no considero improbable que se llegue a un resultado. El mismo Mr. Mange me indicó, aunque con mucha parsimonia, que podrá hacer alguna concesión que naturalmente no haya de gravar a la Liquidación sino a la nueva Compañía que se forme...

El se defiende y se defenderá, pero es más bien de creerse que no habiendo otro camino se le autorice a ceder o sacrificar algo.

Por parte de Colombia, debe este gobierno persuadirse de que fracasada la Compañía Francesa, esos 500 millones que se supone valen lo existente en el istmo son en su mayor parte nominales..., y también de que la Empresa del Canal no resucitará en ninguna mano porque si el gobierno de Washington hubiere de apoyar francamente algún canal, preferiría el de Nicaragua porque la constitución de cualquier otra Compañía tropezaría otra vez con el permiso que se le daría o se le obligaría a pagar muy caro a la Empresa del Ferrocarril y porque una vez dañado el enorme material acumulado y en vista de toda suerte de complicaciones no habría fe ni esfuerzo posible que reviviera su cadaver.

También para Colombia hay un grave problema político interior y es el disgusto de la población panameña, muy dispuesta a quejas de pretensión y aún a ciertas tendencias separatistas. Ya en 1890 el drama del Istmo facilitó, si no decidió, el propósito de Mr. Wyse. El gobierno actual así lo comprende como lo demuestra un telegrama de Panamá que hoy mismo publica esta prensa, según el cual "la opinión le está sumamente agradecida por la atención de solicitar su concepto sobre la prórroga " y agrega "que habrá plebiscito para conocerla".

Quien sabe, me pregunto a veces, si en lo que opina y escribe el Dr. Nuñez, no sólo habrá sinceridad, sino también táctica estudiada para obtener mayores ventajas.

He escrito este largo Informe creyendo que el asunto podrá ofrecer bastante interés a V.E. y al Gobierno de S.M.. En lo que me sea dable, como he declarado a Mr. Mange, no dejaré de dar una opinión favorable a lo que propenda a una solución conciliatoria.

El Gobierno francés apoya con mucho interés la prórroga y declara que concedrá su simpatía a la compañía respetable que se forme después de depurada por la Justicia la conducta de los que intervinieron hasta ahora en la Empresa...". (Véase: Documento Número 15 de la Sección Documental).

Como acabamos de exponer en la inmediata citada correspondencia diplomática española, el Ministro Residente de España en Bogotá recoge, en términos generales, las posiciones o condiciones (de los negociadores respectivos: gobierno colombiano y el representante del Liquidador de la Compañía Francesa) en las cuales se iban a desarrollar las negociaciones de la prórroga, pero con ánimo de llevar más claridad en este punto hemos creído conveniente acudir a un Suelto

del periódico colombiano "EL HERALDO" que traduce un artículo aparecido en "LE FIGARO" de París bajo el título de "LA SALVACION DE PANAMA" y cuyo contenido recoge, con mayor precisión las condiciones subsistentes en la negociación de la prórroga.

Dice el mencionado artículo:

"EL HERALDO"

"LA SALVACION DE PANAMA".

(Traducido de Le Figaro de París)

"El Herald de Nueva York publica una serie de condiciones con las cuales Colombia está dispuesta a conceder una prórroga. Estas condiciones que nos vienen de Nueva York y cuyo origen es por consiguiente un poco sospechoso, son las siguientes:

- 1º Que el crédito de Colombia de 6.500.000 de francos, ascienda a ocho millones, pagaderos en cuatro plazos, terminando el primero en 1º de mayo próximo.
- 2º Que se haga un inventario de todo lo que es propiedad de la Compañía y que ésta se obligue no disponer del material sin el consentimiento del Gobierno colombiano.
- 3º Que todas las diferencias y conflictos caigan bajo la jurisdicción del Tribunal Supremo de Colombia.

Entendemos que estas condiciones no han sido notificadas en París a personas que tengan títulos para aceptarlas o rechazarlas.

Será pues prudente esperar a que la noticia dada por El Herald sea confirmada. Los americanos hacen su juego lanzando a Francia globos de ensayo.

Para desalentarnos en la continuación de la obra del Canal de Panamá, nos amenazan con una competencia imaginaria y casi risible del Canal de Nicaragua; y quieren además probarnos que hoy podrían ellos encontrar ventajas para sobrepujar ante el Gobierno colombiano, si nos mostramos más o menos afectados por la enunciación de estas condiciones hipotéticas.

Los americanos del Norte le tienen un gran deseo al canal de Panamá; además que él servirá a maravilla en provecho de ellos para el desarrollo del comercio universal y permitirá a los Estados Unidos poner su pie en Colombia por un siglo. Y quien sabe? (Et qui sait?).

Y en esto está precisamente la utilidad para Colombia de una Compañía europea. Ella prefiere una Compañía extranjera, de paso, que ganará el dinero de todo el mundo, que le dejaría algo de éste y que no hará en su territorio política. Y Colombia tiene razón.

También nos sorprendería que los negociadores colombianos, si acaso no están dominados por necesidades de dinero, se mostraran muy firmes sobre las exigencias indicadas en el despacho del Herald.

Colombia no tiene ningún interés en entrabar la reconstitución de una sociedad de conclusión por pagos previos en dinero sonante.

En 1890, ella concedió una prórroga de tres años por el precio de cinco millones. Esto era ya demasiado. Será excesivo pedir ocho millones por una prórroga de un año.

El inventario de las propiedades de la Compañía no debe ofuscar a nadie.

El será una preciosa garantía de la verdad del activo para los suscriptores pasados y futuros. Pero hay una serpiente oculta bajo esta condición anodina. Es la cuestión material que ha sido objeto de mala interpretación y de recriminaciones sin número en la época de la concesión. Colombia quería apropiarse del material en caso de caducidad del contrato. Argüía para esto que la palabra española "materiales" significaba tanto "materiel" como "materiaux". Se resistió y se le concedieron la materiaux per no el material.

Esta antigua controversia ensaya revivir el Tío Samuel, de Nueva York, en las condiciones enunciadas.

En fin, es necesario decir una palabra de la tercera cláusula, relativa a las diferencias sometidas a los tribunales colombianos.

Esta obligación un poco insólita no puede ser seriamente discutida por Colombia, que no puede abolir el Estatuto personal de los empresarios extranjeros ni de la Compañía misma.

Estamos dispuestos a rendir homenaje a los juristas colombianos, aunque sutiles y formalistas (proceduriers) en extremo; ellos no dejan de tener por eso una idea bastante elevada de la Justicia.

Pero además que es inverosímil hacer juzgar por la Ley colombiana contratos celebrados en Francia bajo inspección de la Ley Francesa, jamás una Compañía cualquiera se pondrá en manos de su acreedor, que vendrá a ser juez y parte.

En resumen, las condiciones enviadas de Nueva York son sospechosas; pero si ellas emanan realmente de Bogotá, ellas deben ser objeto de "muy grandes reservas" (véase: Documento Número 16 de la Sección Documental).

Hemos decidido reproducir el anterior artículo (La Salvación de Panamá) publicado en el periódico colombiano "EL HERALDO", toda vez que el gobierno colombiano presentaba como cláusulas sine-qua-non para conceder la prórroga las condiciones (dos) que ya habían sido enunciadas en el artículo periodístico en cuestión y que se traducían en los siguientes: Uno, que se realizara un inventario de todo lo que era propiedad de la Compañía en el Istmo y que ésta se obligara a no disponer del material sin el consentimiento del gobierno colombiano; y dos, que todas las diferencias y conflictos fueron resueltos bajo jurisdicción del Tribunal Supremo de Colombia.

Para ratificar lo expuesto, sólo basta referirse a la Nota que, con fecha de 5 de abril de 1893, el Ministro Residente de España en Bogotá envía al Ministro de Estado español, exponiendo:

"Dificultades presentaron la formación del inventario y el sometimiento a toda controversia a la decisión judicial de la República; pero ambas cláusulas fueron presentadas como condición sine-qua-non..." (Véase: Documento 17 de la Sección Documental).

Conocidas las condiciones mediante las cuales el gobierno colombiano accedería a conceder la prórroga, el señor Francois Mange, negociador, por parte de la Compañía y actuando de acuerdo con el Poder que le confirió el Liquidador de la misma, señor Achille Monchicourt, decide elevarse ante consulta de éste último y prueba de ello es su siguiente solicitud:

"A Su Excelencia el Ministro de Relaciones Exteriores.
Bogotá.

Con motivo de las dificultades en las comunicaciones cablegráficas y del poco tiempo que disponemos, tengo el honor de solicitar de la benevolencia de vuestro gobierno una prórroga de 15 días, contados desde el 1º al 15 del mes próximo, que me permita aguardar con toda seguridad las instrucciones del señor Liquidador sobre los puntos que aún nos dividen y que han retardado la firma del contrato.

Ruego a Vuestra Excelencia se digne aceptar con la protesta de mi mayor consideración, la expresión de los más altos sentimientos de respeto de su muy obsecuente servidor.

Francois Mange
Apoderado del Señor Monchicourt.

El gobierno colombiano no hace esperar la respuesta a la solicitud del sr. Francois Mange y, en la misma fecha de ésta (28 de marzo de 1893), le contesta de la siguiente manera:

"REPUBLICA DE COLOMBIA. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Bogotá. 28 de marzo de 1893.

Señor D. Francisco Mange, apoderado del señor Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá.

Tengo el honor de contestar la atenta nota de Usted, fecha de hoy mismo, comunicándole que el Gobierno ha resuelto conceder al señor Liquidador de la Compañía del Canal una nueva prórroga parcial de los días que sean necesarios para que Usted reciba por telégrafo las instrucciones respectivas acerca de los dos puntos que hoy estorban la terminación definitiva del contrato.

Con sentimiento de distinguida consideración me repito del señor Comisionado, obsecuente servidor.

Marcos F. Suárez.

Las conclusiones o terminación de negocios de esta segunda prórroga nos son conocidas por medio de una correspondencia diplomática española, la Nota Número 5, fechada el 5 de abril de 1893 y que envía al Ministro de Estado español el Ministro Residente de España en Bogotá, expresándole:

"Muy Señor Mío: . . ."

En el adjunto recorte del Diario Oficial podrá ver V.E. el nuevo contrato de prórroga celebrado por el Ministro de Relaciones Exteriores y Mr. Mange, Representante del Liquidador de la Compañía del Canal de Panamá.

Por los artículos 3º y 4º, queda estipulado un aumento, respecto al Contrato de 1890, de dos millones de francos, de los cuales la Liquidación tendrá que pagar 500.000 en el curso de este año.

Dificultades presentaron la formación del inventario (art.7º) y el sometimiento de toda controversia a la decisión judicial de la República (art.9º); pero ambas cláusulas fueron presentadas como condición sine-qua non.

Allanadas las resistencias sobre dichos tres puntos que el Gobierno consideraba indispensables, éste se prestó a conceder la prórroga y en ello influyó no poco la actitud de la opinión de Panamá que el Gobierno consideró previamente.

No era precisamente que éste se inspirase por sí mismo de una predisposición desfavorable, sino que estimaba necesario obtener estas ventajas y aclaraciones en frente de la opinión general en el país en que Colombia fue burlada en la negociación de las acciones del ferrocarril y en algunos otros procederes de la Compañía del Canal.

Sin duda, más por esta razón que por estricto conocimiento jurídico, me decía el Ministro de Relaciones Exteriores hoy mismo que intenta promover ante la Compañía del Ferrocarril algo en este asunto de la indemnización. Por de pronto también ha obtenido el gobierno de Mr. Mange y del Ministro de Francia, la promesa, en cierto modo privada, para no confesar que la Compañía del Canal es la que dispone de las resoluciones del Ferrocarril...".

El plazo para organizar la Compañía y comenzar seriamente los trabajos se ha establecido el día 31 de octubre de 1894...".

(Véase: Documento Número 17 de la Sección Documental).