



ANTECEDENTES DEL CANAL DE PANAMA Y DEL ATRATO

VICTOR SANCHEZ MONTENEGRO

La idea de la comunicación de los dos océanos por el Istmo de Panamá tiene varios siglos de haber sido expuesta, pues se remonta a los pocos años del descubrimiento del Mar del Sur por Balboa en 1513. Uno de los descubridores y conquistadores, de apellido Saavedra ya habla desde 1519 del canal del Darién. Se sabe también que en 1520 Antonio Galvao se dirigió al emperador Carlos V en el mismo sentido, por lo cual este escribió al descubridor del imperio de Moctezuma, Hernán Cortés para que él explorara el posible camino y diera cuenta de su misión. Existe la leyenda, que hoy parece desterrada, de que cuando se le trató este mismo punto a Felipe II, este convocó a teólogos y filósofos para consultarle en punto, y dizque se llegó a la conclusión de que "lo que Dios había separado, el hombre no podía unir", es decir, al revés de lo que se predica sobre el matrimonio. España aprovechaba siempre la ruta del río Chagres para navegar en la mayor parte el trayecto que separa los dos mares en el istmo panameño. El ingeniero Antonelli fue comisionado por Felipe II para hacer las respectivas incursiones, y después de haber consagrado largo tiempo a la empresa, llegó a la conclusión de que por entonces era imposible dicha obra. El doctor

Raimundo Rivas en su comentada obra (1) dice con alguna ligera equivocación: (...) "Y en consecuencia el rey prudente (1536) prohibió que se volviese a hablar de la obra como en efecto sucedió por entonces". (En este año, aún era emperador de las Españas Carlos V de Alemania).

El doctor Raimundo Rivas en el capítulo respectivo da muchos otros datos más sobre los antecedentes de este asunto, que para refrescar la memoria he hecho los siguientes resúmenes: Inglaterra se preocupó también por el problema, y así vemos que en 1670 el pirata Morgan con toda su gente y los bucaneros de las antillas, pretendieron pasar sus naves por el Istmo, y lo mismo quiso hacer William Pettersson, quien estableció una colonia en el Darién con miras a realizar su empresa de comunicar los dos mares. Carlos III el rey que industrializó a España, provocó las Expediciones Botánicas, reaccionó contra la orden de Felipe II y en 1739 volvió a pensar en la posibilidad de la apertura del canal interoceánico istmeño; pero en ese tiempo España discutió con Inglaterra sobre la propiedad de los sitios por donde podría abrirse dicha vía, hasta que por el Tratado de París, en 1783, por el cual Inglaterra reconoció la independencia de sus Trece Colonias,

1. Rivas Op. cit. p. 215 s, y Anales Diplomáticos, Gual-Anderson.

aceptó definitivamente la soberanía peninsular en esos territorios. En la vida de Miranda se lee que en diciembre de 1797 presentó un plan a Londres, por el cual garantizaba a Inglaterra el tránsito por el Istmo por medio de una comunicación que debería hacerse, con derecho a explotarla por un determinado número de años.

Nuestros principales próceres, como Bolívar y Santander tuvieron siempre el pensamiento puesto en esta grandiosa empresa. Bolívar quiso trasladarse a Panamá para inspeccionar directamente la ruta y hasta aprovechó los trabajos del inglés Lloyd y del sueco Falmark. Ya se sabe también que Santander hizo la recomendación especial de que en el Congreso de Panamá, los delegados colombianos como Gual y Pedro Briceño Méndez, presentaran a la discusión este proyecto. El Dr. Rivas dice que "El vicepresidente Santander, dictó en 1824 a fin de impedir la apertura del canal por Nicaragua, un decreto por medio del cual declaró ilegal toda empresa de colonización en la Costa de Mosquitos, desde el Cabo Gracias a Dios hasta el río Chagres, y ordenó al plenipotenciario en Londres don Manuel José Hurtado, (1825) protestar contra la organización de una compañía inglesa por territorio cedido por Centro América y que Colombia consideraba como suyo".

"Dicuelta la Gran Colombia la Cámara del Distrito de Panamá se ocupó en la apertura de un camino carretero que atravesase el Istmo, y dos años más tarde se otorgó al señor Justo Paredes un permiso para la citada comunicación, lo cual no tuvo efecto. Por recomendación del presidente Santander el Congreso dictó una ley (25 de mayo de 1834) por la cual autorizó al Ejecutivo para contratar, bajo privilegio, la apertura de un camino carretero o de carriles de hierro, pudien-

do usar el empresario, de un canal que sirviera en parte para facilitar la comunicación; en consecuencia de esa ley se concedió (29 de mayo de 1835) al Barón Carlos de Thierry un privilegio por cincuenta años para abrir el canal por las aguas del Chagres, el Riógrande y la Bahía de Limón. Dicho canal sería para buques que no calaran más de diez pies; el concesionario tenía derecho de cobrar un impuesto de tonelaje que no excediera de cien reales para las mercaderías, y de treinta y dos para los pasajeros, y la República percibiría el 1% de los ingresos. Quedó prohibido el canal a los buques y ciudadanos de países que estuviesen en guerra con la Nueva Granada" (2).

En 1835, el presidente de los Estados Unidos Mr. Jackson comisionó al Coronel Carlos Biddele para que se trasladara a Panamá y estudiara la viabilidad de la obra, y el mismo Senado norteamericano abrió negociaciones por medio de su presidente, con los gobiernos de Cento América y de la Nueva Granada para estudiar la apertura de un canal por alguna de esas vías más accesibles. El Barón de Thierry traspasó sus derechos a los franceses Salomón y Joly de Sabla, pero aunque se empezaron los trabajos no dieron ningún resultado y por tanto se declaró sin valor dicha concesión, en noviembre de 1837.

El mismo citado Mr. Biddele pretendió obtener otro privilegio para emprender la obra del canal interoceánico, y hasta se discutió y aprobó la ley respectiva, pero no fue sancionada por el presidente general Santander, previo concepto del Consejo de Estado y de los Ministros "por considerar que en él peligraba la integridad nacional".

El doctor Rivas dice textualmente: "Las Cámaras legislativas aceptaron los puntos de vista del Ejecutivo y dictaron la Ley del 6 de junio de 1835

2. Rivas. Op. cit. p. 216.

por la cual se ofreció privilegio para la vía intermarina a los nacionales o extranjeros que ofrecieran mayores ventajas a la república, el cual incluía la navegación en el río Chagré, lo que no tendría efecto en el caso de que Thierry construyera el canal. La compañía de Biddle y otra granadina formada por prominentes ciudadanos gestionaron simultáneamente el citado privilegio y terminaron por unirse, mediante lo cual obtuvieron la adjudicación debida, el 22 de junio de 1836".

El citado coronel norteamericano tuvo apoyo en la legación de su país y solicitó y obtuvo el correspondiente privilegio para la apertura interoceánica, pero como se dijo, la aceptación por parte del congreso fue vetada por el presidente Santander. En tal virtud se dictó la ley de junio de 1836 por la cual se daba el privilegio para dicha obra, tanto a nacionales como a extranjeros que ofreciesen las mayores ventajas y que debería incluir también la navegación del río Chagres, siempre que el Barón de Thierry no construyera el canal. El doctor Raimundo Rivas dice sobre el particular: "La compañía de Biddle y otra granadina formada por prominentes ciudadanos gestionaron simultáneamente el citado privilegio y terminaron por unirse, mediante lo cual obtuvieron la adjudicación debida el 22 de junio de 1836". Lo raro del caso es que el encargado de negocios norteamericano Mr. Mc. Affee no le dio importancia a este contrato y manifestó que "su gobierno no tenía parte directa ni indirecta en las proposiciones hechas por el señor Biddle". (3).

Tuve la suerte de encontrarme los nombres de los socios neogranadinos es decir, "los prominentes ciudadanos" que formaron parte del convenio. Son los siguientes: Vicente Azuero, Fran-

cisco Montoya, Diego Dávison, Joaquín Orrantía, Juan Manuel Carrasquilla Ignacio Morales, Pedro Ignacio Valde- rrama, Diego Fernández Gómez, Alejandro MacDouall, José de Obaldía y Miguel S. Uribe. Es importante la lectura de las cláusulas de privilegio concedido a esta compañía nacional, especialmente la exención de impuestos locales sobre mercancías que pasaran por allí a otros países. Pero además he encontrado muchas concesiones más para el mismo fin, como la hecha a don Manuel Cárdenas y a don Florentino González en 1851 y en el mismo año a Ricardo de la Parra y a Benjamín Blagge; en 1852 a Patricio Wilson y a Eduardo Cullen, en 1855 a José Gooding y Ricardo Vanegas, en 1866 a Henry Duesbury, todas hechas con inusitada precipitación y tal vez con infantilidad apresurada por el ansia de que la redentora obra fuese una realidad. (4).

Estados Unidos atravesaba una época de grave crisis, y además estaba su gobierno disgustado porque se había establecido la compañía con la participación de neogranadinos, y por tanto, el contrato de Mr. Mac Affe fracasó definitivamente. Sucedió además por este tiempo el escándalo de Mr. Russell, de que hablaré en próximo capítulo, en el cual intervino drásticamente Inglaterra, quien hasta pretendió apoderarse de Panamá. A pesar de ello, Estados Unidos quería seguir negociando con los países centroamericanos o con la Nueva Granada para la realización del proyecto intermarino, aunque es verdad que tenía fingido interés en que el proyecto fuese escogido por Centro América, especialmente en la república de Nicaragua.

Acerca de la vía interoceánica del Atrato se ha escrito mucho y se pueden llenar páginas enteras sobre su elocu-

3. Rivas. Op. cit. p. 217. Anales Diplomáticos. Contrato Biddle.

4. Astillas de mi taller. Diego Mendoza Pérez. Bogotá, 1930 Editorial Minerva. P. 26.

bración llena de posibilidades y de tonos conjeturas como la de unir, por ejemplo, los ríos San Juan y el Atrato, como solución intermarina, dizque excavando el Istmo de San Pablo en las cercanías de Istmina. Esta riquísima región fue visitada y explicada por muchísimos viajeros de primera categoría, como Lacondamine, Jorge y Juan Ulloa, Humboldt, Cochrane, Boussingault, Trautwine, Molliends y sobre todo, nuestro sabio Caldas.

Hay que consultar con frecuencia la extraordinaria obra de Humboldt en donde habla de la riqueza de esta tierra que entonces era "incógnita".

Don Jesús Arango en su Geografía Física y Económica de Colombia al hablar del río Atrato nos da la estupenda noticia que figura entre paréntesis (.....) "Es interesante anotar -dice- que el río Atrato fue en épocas precolombinas y aun durante los primeros años de la colonia un verdadero canal interoceánico. Este se cerró debido a una prohibición de la corona real de España que castigaba con la pena de muerte cualquier infracción, buscando de esta manera, detener el intenso contrabando que fluía a lo largo de esta ruta". Creo que más riqueza de imaginación es difícil de encontrar sobre todo comprobar la estupenda noticia. (5).

El río San Juan que nace en el cerro de Caramanta, en la cordillera Occidental tiene 380 kilómetros de longitud y apenas son navegables por algunos vapores algo más de 200. El Atrato tiene 700 kilómetros y son navegables 500. El divortium aquarum está en la montaña de San Pablo de más de doscientos metros de elevación y separa las dos corrientes en varios kilómetros; de modo que el absurdo que algunos pensaron de la comunica-

ción interoceánica por esta parte, tendría que hacerse una canalización de varios cientos de profundidad y por un espacio de cerca de mil kilómetros, es decir, un jueguito de niños!

Don Pablo Vila, en su famosa Geografía de Colombia, dice del río Atrato: "La extraordinaria lluviosidad de la cuenca de este río hace de él uno de los más caudalosos del mundo en proporción a su recorrido que es de 700 kilómetros. Quizás sea el más caudaloso, pues con una hoya de 35.000 kilómetros cuadrados vierte al mar un caudal de 4.800 metros cúbicos por segundo; y el Amazonas con una hoya de siete millones de kilómetros cuadrados da al Atlántico 80.000 kilómetros por segundo..... En los primeros cien kilómetros el río baja más de 3.000 metros (pues nace en el Cerro Plateado, Farallones de Citará, a 3.000 metros de altura, agregó) y en los seiscientos restantes, solo 150 metros, de todo lo cual resulta que, el Atrato es un río de montaña, torrentoso en el corto tramo inicial que representa la séptima parte de su curso y un río de llanura en el restante recorrido". Vergara y Velasco, al ver la infinidad de ciénagas que forma por las inundaciones, calificó este tramo, de una laguna en movimiento". (6).

El señor Vila hace un poco de historia sobre los diferentes proyectos que se han trazado por esta vía, y se burla, como acabo de hacerlo por la unión del San Juan con el Atrato; analiza rápidamente el Napipí, el Limón, el León, el Doguadó que terminaría en la rada del Chirichiri, y considera la más factible y corta de las estudiadas, la del río Truandó, con salida a la parte superior de la bahía de Humboldt. Recuérdese que el San Juan nace en Caramanta y a una altura de 3.000 me-

5. Jesús Arango Cano. Geografía física y económica de Colombia.- Quinta Edición. Edit. Cultural Colombiana. Bogotá, 1964. p. 31.
6. Pablo Vila. Nueva Geografía de Colombia. Librería Colombiana. Bogotá, 1945. p. 92.

tros y se precipita vertiginosamente hasta Tadó a 90 metros de altura sobre el nivel del mar. De allí es algo apacible y navegable por canoas, aunque desde Negría, más abajo de Istmina, se hace regular la navegación por pequeños barcos. Se encuentra en esas cercanías el arrastradero de San Pablo a pocos metros de altura, y que en épocas de grandes crecientes pudo haber acontecido una comunicación entre esas dos direcciones, lo que dio origen a la leyenda de la comunicación de los dos mares por esas dilatadísimas y casi inaccesibles regiones. (7).

Dije antes que el incidente Russell estuvo a punto de promover un grave escándalo internacional hasta con peligro de nuestra soberanía. En realidad hubo un precedente que, por ser desconocido en gran parte es preciso hacer un recuento de él. En el año 39 del siglo pasado tuvo lugar la nueva revolución francesa y el ascenso al trono, de Luis Felipe de Orleans, quien hizo el honor de reconocer nuestra independencia en ese mismo año. Pero sucedió que unos ciudadanos franceses fueron asesinados en las cercanías de Cartagena por unos esclavos súbditos también de Francia. Con tal motivo hubo una seria disputa entre el alcalde del puerto y el cónsul francés Monsieur Adolfo Barrot, hasta el punto de que el alcalde, apoyado por el juez intimó prisión a dicho funcionario quien pretendió refugiarse en una nave de guerra de su propio país que por casualidad se hallaba surta en la bahía. Pero el pueblo entero apoyó a las autoridades y fue el cónsul conducido a la cárcel el 3 de septiembre de 1833.

La reacción francesa no se hizo esperar, y en octubre se presentaron junto a Cartagena dos navíos de guerra de aquella nacionalidad al mando del Comandante Le Grondais en forma pro-

cedida contra la primera autoridad del puerto, y exigía inmediata satisfacción por el ultraje hecho a dicho cónsul, fuerte castigo a quienes lo apresaron, indemnización de perjuicios en dinero y amenaza de un bloqueo a la ciudad en caso de negarse a lo pedido en forma tan violenta. Era el primer caso que se presentaba en el país, de intervención armada, que casi inmediatamente se seguiría la otra del Sr. Russell, algunas más en el decurso de los años, para llegar al caso del Italiano Cerruti que yo historié con toda clase de detalles y aparece publicado el grave incidente en la Revista de las Fuerzas Armadas, número 4.

A la sazón estaba de ministro del interior y de Relaciones Exteriores don Lino de Pombo, y él con gran tino pudo arreglar el diferendo con el encargado de Negocios francés, Monsieur Lemoine. Debe observarse que el arreglo fue oportuno, pues de haberse demorado algunos días más habría empezado el bloqueo y tal vez la destrucción de la ciudad, por el Vicealmirante que comandaba una escuadra de guerra. Las satisfacciones dadas aplacaron a los jefes galos y consistieron en general en la reinstalación del Consulado, en el cambio de gobernador, castigo a quienes ultrajaron al funcionario francés y una indemnización pecuniaria.

El señor Lino de Pombo procuró por medio del cuerpo diplomático determinar los derechos de los cónsules, pero en realidad no se llegó a ninguna conclusión, pues nuestro canciller sostenía entre otras cosas que el hecho de izar la bandera del país amigo por cuenta del cónsul respectivo era un acto solemne si se quiere, pero no significaba derecho de extraterritorialidad, y por tanto en caso de un allanamiento, no podía haber violación de

7. Vila. Op. cit. p. 88.

territorio extranjero, ya que el ramo consular es distinto del diplomático. (8).

Mas sucedió en Panamá otro hecho de mayor gravedad que el anterior y que pudo tener consecuencias peores. Resulta que el Juez de esa ciudad tuvo una grave riña con el procónsul británico Mr. José Russell, quien tenía fama de borracho y escandaloso. Esto sucedió el 20 de enero de 1836. La herida hecha por este el juez cantonal fue gravísima y por ello fue condenado el responsable a 6 años de prisión. El Tribunal de Cartagena confirmó la sentencia, pero Lord Palmerston, desde Londres lo mismo que el ministro inglés en Bogotá Mr. Turner protestaron violentamente y exigieron también destitución de las autoridades que actuaron contra aquel funcionario, indemnización de mil libras esterlinas, devolución de la oficina consular y amenaza de envío de buques de guerra para obligar al cumplimiento de esas drásticas peticiones. Efectivamente, al poco tiempo se presentaron en la bahía dos naves de guerra al mando del Comodoro Peyton, quien exigió se le entregara inmediatamente al prisionero Mr. Russell. El gobernador era el general José Hilario López y con toda entereza sin arredrarse ante el peligro de destrucción de la ciudad, se negó a entregarlo, por lo cual se decretó el bloqueo de los puertos del Atlántico en enero de 1837. Ante semejante actuación de la amenaza que según prometió el comodoro se haría más fuerte, el gobierno tuvo que ceder. El señor Russell fue puesto en libertad, se pagó la fuerte indemnización pecuniaria y se entregó el archivo del consulado en Panamá. Esta es la triste realidad; y al relatarla escuetamente sorprende por un momento los comentarios del doctor Raimundo Rivas, quien se ex-

presa como si la solución hubiera sido un triunfo neogranadino, pues dice:

“Así se terminó este capítulo de historia diplomática en que se pusieron de manifiesto, por una parte los inconvenientes de tener indefinidas las inmunidades de que debían gozar los agentes consulares, y por otra, las actitudes imperativas de la Gran Bretaña respecto de las repúblicas americanas, así como también la unánime y ejemplar decisión de los granadinos encabezados por el presidente Santander de defender la integridad y el decoro de la Nación. La victoria, dijo entonces el presidente, puede ser, en apariencia, y por el momento, de la nación preponderante, pero es irrevocablemente del que no se somete a la humillación”. Y sin embargo, esta, po. desgracia se cumplió! (9).

El peligro era en verdad mucho mayor de la reclamación hecha en semejante forma, pues Inglaterra era dueña de muchísimas islas aledañas, de la Guayana inglesa, de su pretensión sobre una parte de Guatemala y en las cercanías de la desembocadura del Orinoco y no le habría quedado difícil penetrar en Panamá a pesar de la Doctrina del Presidente Monroe que se oponía terminantemente a nuevos dominios sobre el territorio americano. Y no era extraño para ella el destino del Istmo y la posibilidad de que construyera el canal de Panamá, por lo cual, ante el temor de la posible empresa, celebró en 1850 con Estados Unidos, el famoso Tratado Clayton - Bulwer, como se expondrá a su debido tiempo.

Efectivamente antes de esta época, el mismo gobierno de La Nueva Granada tenía especial interés en que Inglaterra tomase parte activa en el ne-

8. R. Rivas. Op. cit. p. 224.

9. R. Rivas. Op. cit. p. 25. Anales Diplomáticos. El caso Rusell.

gociado del Canal de Panamá. El general Tomás Cipriano de Mosquera en Londres se puso en contacto con Lord Palmerston, de acuerdo con el gobierno en 1839, sobre la base de la neutralidad permanente en dicha zona. El secretario de Relaciones Exteriores doctor Mariano Ospina Rodríguez tuvo varias conferencias con el encargado de Negocios de la Gran Bretaña, Mr. Adams en diciembre de 1841, para interesarlo en que su gobierno emprendiera la obra del canal, haciéndole ver las inmensas ventajas que la Gran Bretaña tendría con ese privilegio, ya que la Nueva Granada no podría en ninguna forma emprender tan fabulosa obra. Era natural que el señor Ospina le preguntase cuáles serían las condiciones pedidas en cambio de este monumental trabajo, pero siempre sobre la base de la garantía de una neutralidad completa. Se hizo la promesa de llevar el caso ante el Foreign Office, pero allí quedó el problema trascendental.

Pero hay más todavía sobre el particular: En septiembre de 1842 el presidente general Pedro Alcántara Herrán se dirigió a los gobiernos de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda y España para interesarlos en la apertura del Canal de Panamá sobre la base de que fuese reconocida y respetada la soberanía de todo el Istmo, que los contratistas se indemnizaran de los gastos con los productos de los derechos de tránsito, una ganancia proporcional al dinero empleado, un porcentaje para la Nueva Granada y después de cierto tiempo y luégo de satisfechos los gastos y las ganancias acordadas, que todo pasaría a poder de la nación dueña de este territorio.

Nuestro gobierno pensaba con fundamento que el mundo tenía la obligación de atender a esta necesidad indispensable para el progreso y la civilización, que la apertura de ese canal era una necesidad del comercio y

del progreso en general. Es decir, sin sospecharlo siquiera el presidente neogranadino decía con patriotismo, las mismas palabras que los posteriores mandatarios de los Estados Unidos, especialmente Teodoro Roosevelt, alegaban con la malevolencia y el deseo de arrebatarlos tan preciado territorio.

Si me propusiera historiar con detalles todos los incidentes relacionados con la apertura del canal, sería cosa de no acabar sino en varios tomos, ya que hay materia para ello, y las memorias de los ministros del Despacho, las comunicaciones secretas, hoy no tan ocultas, la correspondencia cruzada entre todos los interesados están al alcance de los investigadores. Pero de todo ello, hay que saber encontrar como un pintor dijese, las medias tintas, o un sicólogo, cuando se dice entre líneas. Aquí entra de por medio la diplomacia, los intereses de capitalistas impacientes, el perverso anhelo de enriquecimiento indevido, los intereses comerciales, y lo que es peor, el ánimo de falsos patriotas que deseaban aprovecharse de las difíciles circunstancias para medrar con el desprestigio de la patria, de su claudicación a veces por temor al poderoso.

Muchos de esos contratos estaban caducados o deberían estarlo de acuerdo con las cláusulas pertinentes, pero las influencias de toda clase convertían los artículos muertos en vivos tentáculos de un pulpo invisible. Por ejemplo, el que se hizo con el Barón de Thierry había sido incumplido, pero era posible darle actualidad con una simple proposición del Congreso. La Compañía Granadina asociada a la de Salomón, dueña de las tres cuartas partes del privilegio consiguió fácilmente ampliar las condiciones en mayo de 1839, por medio del Decreto Legislativo "sancionado por el presidente Márquez, con la firma de su Secretario Herrán", por medio del cual se auto-

rizó a la compañía a elegir la clase de comunicación que quisiera y dar a esta la dirección que se estimara conveniente, con tal de que terminase en Panamá. Además aumentó el privilegio para un canal a sesenta años según fuese su profundidad, se rebajó al uno por ciento el porcentaje señalado a favor de la república y se hicieron otras concesiones sobre las bases señaladas dos años antes". (10).

A pesar de estas bondades del gobierno, la compañía de Salomón que trabajaba en Europa para arbitrar los fondos necesarios a la apertura del canal, ni con la ayuda de Joly de Sabla, no consiguió mayor cosa, y aunque recorrió todo el Istmo, y recibió el apoyo oficial del gobierno de Luis Felipe con su representante Barón de Groos, tuvo que abandonar la empresa, y la Nueva Granada se vio en el caso de declarar caducado dicho privilegio en 1843. Todos estos incidentes están llenos de lo que en Francia se llama "la petite histoire" con sus bajos fondos, sus salidas desconcertantes, etc., como la del ingeniero de minas Napoleón Garella o la de Courdines quien propuso la construcción de un canal con 35 esclusas y un túnel de no sé cuantos kilómetros, o la de Monsieur Morrell quien dizque había encontrado por fin la cañada para el canal con un costo relativamente bajo.

Por esos tiempos estaba de gobernador en Panamá el Coronel Anselmo Pineda, amigo del diplomático francés Marschand, quien dizque iba a ejercer su cargo en Bolivia, pero en realidad era agente secreto de Francia para inspeccionar lo referente a los negocios del canal; fue tan avisado o avispado el agente diplomático que embaucó al coronel gobernador, quien de buena fe y convencido ante los do-

cumentos acomodaticios, se dirigió al gobierno central diciendo que la culpa del incumplimiento de la Compañía era de Panamá, cuyo gobierno anterior no había dado posesión a aquellos socios, de las tierras baldías de acuerdo con las cláusulas respectivas, y además, era la culpa de la revolución del 40 contra el gobierno de Márquez, por motivo de la suspensión de los Conventos menores (11).

Pero sucede que Francia estaba obrando con más claridad en estos problemas y su actitud era manifiesta en favor de su futura actuación para la apertura del canal. De allí que reunió una junta de juriconsultos para que estudiara el caso de la Concesión Thierry -Salomón con la compañía neogranadina, y por unanimidad sostuvo que no estaba caducada, para lo cual alegaron los conceptos en parte, del gobernador Pineda. Los enviados ingenieros Gatrella y Courtines acusaron a su representante diplomático Barón de Groos, por su indiferencia, y por ello su sucesor Mr. de Siry hizo los reclamos del caso lo que dio como resultado que la compañía neogranadina quedara fuera de lugar. Entonces Inglaterra entró directamente en juego ante la posibilidad de que Francia interviniera libremente en la apertura del canal interoceánico, y dio toda clase de instrucciones a su agente diplomático en Bogotá para que obstaculizara cualquier actividad francesa en esta materia de capital importancia.

Los Archivos Diplomáticos de Colombia están llenos de historias secretas que permanecen casi intocadas en semejante selva casi olvidada de los estudiosos indocumentados. Allí se pueden ver, por ejemplo todos los antecedentes de nuestros innúmeros tratados. y de las leyes que regulaban las re-

10. R. Rivas. Op. cit. p. 218.

11. R. Rivas. Op. cit. p. 219 s.

laciones con los países interesados en las vías interoceánicas de Panamá o del Chocó, pero como pretendo proseguir esta investigación, por lo pronto, y para terminar este capítulo, creo necesario hacer siquiera mención de las instrucciones que el doctor Mariano Ospina Rodríguez dio al ministro diplomático en Londres, doctor Manuel María Mosquera, hermano del Gran General, en 1843. Ya que, como se dijo en otro lugar se dieron por terminados los privilegios de 1836 y de 1838 sobre cualquier forma de comunicación por el Istmo; nuestro gobierno estudió la forma de continuar con el problema capital por medio de tratados conjuntos con Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Holanda y España sobre la base de neutralidad del futuro canal y todos sus puertos al mismo tiempo que se comprometieran los contratantes a garantizar el pleno dominio y soberanía de la Nueva Granada en toda la ístmica extensión que fue incorporada a la Gran Colombia desde el año de 1822.

Debo reconocer el celo patriótico del gobierno de entonces, y especialmente de su ministro de Relaciones Exteriores, doctor Ospina Rodríguez, quien preocupado por el peligro de que algún día la ambición pudiera hacer peligrar la soberanía, dio admirables instrucciones al citado diplomático, una de cuyas cláusulas, (la 19) dice así: "Los gobiernos contratantes deberán comprometerse a mantener la neutralidad del canal, de los puertos en que termine en uno y otro mar, y del territorio que se halle a diez leguas de uno y de otro lado del canal, debiendo subsistir esta neutralidad aunque algunos o todos los gobiernos contratantes se hallaren, por desgracia, comprometidos en guerra entre sí o con otras naciones. al efecto deberán comprometerse dichos gobiernos a promover la celebración de tratados con los de-

más para asegurar la neutralidad del canal y de sus puertos.

"Si los gobiernos referidos no se prestaren a la celebración de un tratado para ejecutar por su cuenta la obra del canal, promoverá usted la celebración de un tratado con el objeto de garantir, como antes he indicado, la neutralidad del canal o vía de comunicación que se establezca, el dominio de la república en el territorio del Istmo que le pertenece, y en la vía de comunicación, el cumplimiento de las condiciones que por parte de la república se ofrecen, y el mantenimiento de la paz en el territorio del Istmo, para que la ejecución de la empresa no pueda ser impedida o turbada.

"Para la celebración de este tratado le servirá a usted de base los principios siguientes:

"El gobierno de la república deberá comprometerse a no ceder, cambiar ni enajenar de otra manera a ninguna nación la vía de comunicación que se establezca entre los dos mares, ni el territorio del Istmo que le pertenece.

Se comprometerá igualmente a no conceder a ninguna de las naciones que celebren el tratado, ni a otra alguna extensión o favor en el tránsito de individuos, buques o mercaderías por el Istmo, que no se entiendan por el mismo hecho concedidos a las demás naciones que celebren el tratado.

También se obligará a mantener por su parte la más perfecta neutralidad en caso de guerra entre las naciones contratantes.

Los otros gobiernos contratantes deberán comprometerse a garantir con su poder:

19 La neutralidad de la vía de comunicación que se establezca entre los dos mares por el Istmo, y a no permitir que con motivo de guerra, u otro cualquiera, se embarace aquella comunicación, que deberá estar siempre expedita para todas las naciones.

20 El dominio y propiedad de la

Nueva Granada, tanto en la vía de comunicación que se construya, en los puertos en que termine, en las fortalezas que la defiendan, como en el territorio del Istmo que le pertenece.

3º El cumplimiento de las concesiones y derechos que se otorguen a los empresarios que tomen a su cargo la ejecución de la obra.

4º La devolución y entrega al gobierno de la república de la vía de la comunicación que se construya y de los demás objetos que conforme a los contratos que se celebren, deban devolverse o entregarse por los empresarios". (12).

He aquí la previsión ejemplar de un patrio que tenía presente siempre el porvenir y el decoro de la patria, cuyas recomendaciones, junto con la de otros varones consulares, pueden ser consideradas como antecedentes de los posteriores tratados. En efecto, en 1855 don Lino de Pombo envió también al general Pedro Alcántara Herrán, nuestro ministro diplomático en Washington, otras instrucciones parecidas, todo lo cual dio como resultado la Ley de 15 de mayo de 1857, cuyo artículo 4 que es el más pertinente, dice así: "El Poder Ejecutivo negociará con una o más potencias la neutralidad del Istmo de Panamá, tomando por base el tránsito universal y la soberanía permanente de la Nueva Granada. El tra-

tado o pacto que al efecto se celebre se someterá inmediatamente al Congreso para su aprobación". (13).

De las anteriores recomendaciones a que he hecho mención y al anhelo del país por abrir tan obligada vía se debieron los tratados que se han firmado posteriormente, de una manera especial el de 1846, conocido con el nombre de Mallarino-Bidlack, el de Herrán. Hay de 1903; el Urrutia-Thompson, de 1914, además de que se deben citar otros extranjeros pero que tienen que ver directamente con nuestro arduo problema, como el de Clayton-Bulwer, de 1850, entre Inglaterra y Estados Unidos, el de Hay-Pauncefote, de 1901 entre estas mismas naciones, los tratados de Panamá con Estados Unidos, después de su separación y el que Colombia celebró con Panamá en 1924, conocido con el nombre de Vélez-Victoria, y hasta se debe mencionar el de Esguerra-Bárceñas, de 1928, que puso fin a un secular litigio con Nicaragua, por tierras aledañas a Panamá, Nicaragua y Costa Rica, y sobre todo, del archipiélago de San Andrés y Providencia.

Extraordinariamente interesante será también historiar todo cuanto hay de novelesco y fantástico sobre los réquios de la Mosquitia que también reclamaba Colombia.

12. D. Mendoza. Astillas. p. 177 s. 179.

13. Archivo Diplomático. Tomo II.