

EL MAR DEL OLVIDO



Capitán de Corbeta
ENRIQUE ROMAN BAZURTO

1 — El ocaso de la gloria

Con la batalla de Maracaibo, se sella la más gloriosa época de la historia naval colombiana. Heroicos e improvisados marinos patriotas dejan libres los mares de Colombia. Su escuela fue el mar, el Caribe sobre todo; sus aulas, los navíos propios, o los capturados a los españoles.

La intrepidez de los buques que llevan bandera colombiana es conocida en todos los mares.

Con las Ordenanzas de Corso hay casos especiales: Laffite, por ejemplo, jamás permite que se le llame pirata "Soy corsario —afirma orgulloso— y mi bandera es la de Cartagena". Laffite anda diciendo por el Caribe que tiene patente de Corso de la República de Cartagena para atacar barcos españoles; esto tiene mucho de verdad, pues, en los contornos de Barataria, su isla, no se ven sino banderas de la heroica ciudad. Es una época singular: los Corsarios navegan unas veces con bandera Mexicana, otras con la de Cartagena que es Colombia — en fin... la despliegan al viento que sopla más duro.

Con la patente de corso se cortan las comunicaciones marítimas y los abastecimientos de las tropas realistas. Colombia es una potencia naval, porque además de buenos marinos tiene grandes corsarios, y la Gran Bretaña así lo reconoce con la firma de un tratado.

La osadía de los Corsarios, con bandera colombiana, llega al extremo de atacar y vencer a la Armada Española en sus propias bases de Cádiz y Gibraltar. "Luego, arriban a Tánger

como huéspedes de Bajá Moro y por su conducto allegan documentos para negociar un tratado comercial con el Emperador Marroquí". La marina mercante de Colombia surca segura los mares, con la protección de la Guerra.

Por los mares de América resuenan nombres heroicos: Almirante Padilla y Pedro Luis Brión, Capitanes de Navío Rafael Tono y Renato Beluche, Capitanes de Fragata Jaime Block, Samuel Pilot, Walterio D'chity; nombres y nombres de Oficiales y tripulantes, unos con acento extranjero, otros de puro sabor nativo, pero todos como héroes de la Independencia Grancolombiana. Con las proas de sus buques cortaron las cadenas de tiranía y en sus arriesgados abordajes arriaron las banderas de España. Marinos y buques son el fruto de una buena cosecha de las semillas sembradas por Miranda.

El Libertador Simón Bolívar se siente orgulloso porque cuenta bajo sus órdenes con una verdadera Armada que le ayudó grandemente a la realización de su sueño: La Independencia de cinco Repúblicas. Son marinos escalafonados militarmente, de verdaderos méritos y experiencia marinera.

Pero esto no basta; hay que organizar una Armada que esté al nivel de una potencia. Ya se tiene la tradición que es lo importante. Ahora sí, a formar sus cuadros con la más depurada técnica, y con aulas, y con profesores, y con programas académicos. No más marinos improvisados aunque sean audaces.

En 1822 el General Santander, por medio del Decreto 086 del 28 de Junio,



Cap. de Corbeta ENRIQUE ROMAN BAZURTO

crea la **Escuela de Náutica**, está ubicada en la heroica Cartagena, en el sector de Arsenal, resguardada por una muralla angosta y de mediana altura, con puerta de salida al mar; su director es uno de los héroes: el Capitán de Navío don Rafael Tono Llopi; para el entrenamiento de los Cadetes dispone de naves que se han cubierto de gloria de la quilla a la perilla: el "Libertador", el "Cundinamarca", el "Colombia", el "Boyacá", el "Bolívar". Se avanza con el entusiasmo que da el triunfo y con la seguridad que da la Independencia.

El 31 de Julio de 1824 la Escuela de Náutica presenta al público sus primeros trabajos, y desgraciadamente los últimos, en una imponente ceremonia presidida por el Almirante Padilla y el General Soublette. Hay muchos discursos que exaltan las recientes glorias; Colombia está orgullosa porque es considerada potencia Naval, su destino está en el mar. Los rumbos que se le deben dar, apenas si caben en la rosa de los vientos.

Estos años posteriores a la acción de Maracaibo a duras penas dan ca-

bida a tantos proyectos. Por ejemplo, crear una expedición para bloquear la Habana, todavía en poder de los españoles. Se dan órdenes y se bloquea desde el Cabo San Román hasta el Cabo Chichibacoa en el mar de las Antillas. Se comunica a los gobernadores de las islas para que avisen a sus súbditos, con un plazo de 30 días, que los buques neutrales no pueden alegar ignorancia al bloqueo decretado por Colombia.

Ya todos conocen cómo son las cosas y saben la gravedad de una violación. Cuba es un hervidero no solo de soldados sino de piratas y corsarios. Cerca de sus costas se ven a menudo los buques amparados con patente de Corso de Colombia y de México. Pero, la ilusión de libertar a Cuba, termina muy rápido. Los españoles ejecutan en la plaza de Puerto Príncipe a dos hijos de Camagüey, Francisco Agüero y Manuel Andrés Sánchez; entonces, se termina el encanto de la liberación y se derrumba la ilusión. Los dos patriotas cubanos se habían graduado en Cartagena como sub-tenientes de la Marina Colombiana.

Proyectos no faltan. Que acudir al auxilio de México para la rendición de Ulua y resguardar para siempre las costas colombianas del peligro español: "Si el bloqueo no nos rinde la cuenta —dice Santander a Bolívar— pensaremos formalmente en Puerto Rico".

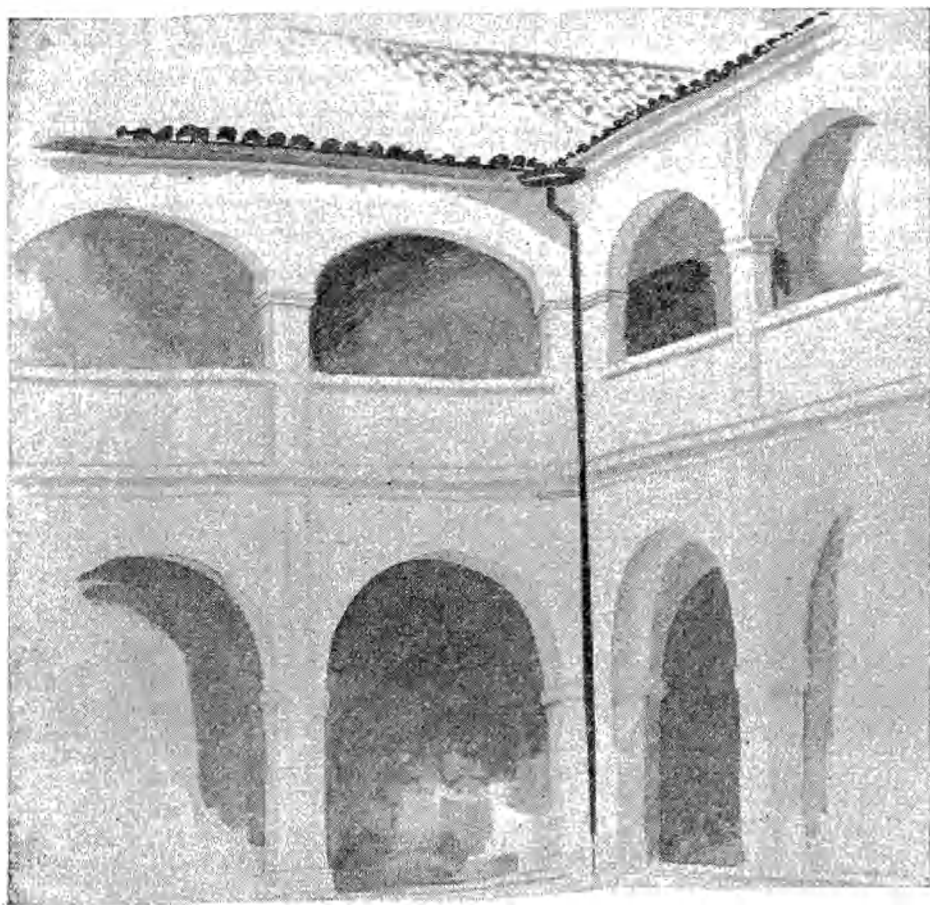
Que hay posibilidades de guerra entre Argentina y Brasil. Llegan mensajes y embajadores a Colombia solicitando la ayuda de la marina, en apoyo de Buenos Aires. Ahora es Bo-

lívar quien dice a Santander: "Me han hablado con asombro, del buen estado de nuestra marina... podría el Gobierno de Colombia, si creyere de su interés, tomar parte de la guerra en el Brasil, ahorrar estos costos, que sufragaría Buenos Aires para la manutención de nuestros buques de guerra, que tendrían la dicha de cooperar a la gloria de sostener nuestros principios y defender la libertad del pueblo Argentino" y hasta se envía una fragata, la "Colombia", primer buque co-

lombiano que cruza el estrecho de Magallanes, para que contribuya a la libertad del Perú.

Cómo que es de importante la Marina. De un presupuesto nacional en esta época, de seis millones ochocientos tres mil doscientos noventa y seis pesos un real, para guerra, el de la Armada alcanza a cuatro millones ochocientos nueve mil setenta y siete pesos cuatro reales.

Pero son los últimos aletazos de las gaviotas de guerra. Ya parece que





General FRANCISCO DE PAULA SANTANDER

se están arriando velas y desguazando buques. Las condiciones políticas del momento en la naciente República, son superiores a las necesidades en el mar. La Escuela de Náutica creada por Santander se estrella contra una escollera y naufraga cuando Padilla se acerca a las playas de la muerte.

Hace ya un tiempo que el Almirante Padilla propuso al Libertador una importante reforma de la Marina de Guerra. Se basaba en la técnica de España e Inglaterra que él conocía de cerca... "Estas reformas, que propongo sin jactancia, le puedo asegurar a V.E. son las que convienen a Colombia". La respuesta viene en el Decreto del 7 de Diciembre de 1826, por medio del cual se dispone el desarme de los buques de guerra y el inmediato retiro de la oficialidad sin goce de sueldo de retiro alguno, ni ahora, ni después.

La disposición se logra trancar por un tiempo porque España está alistando sus fuerzas navales para recuperar las colonias perdidas. Padilla, furioso, dice a Bolívar: "Este decreto es una puñalada dada a la Fuerza Naval de la República cuya destrucción se pretende". Se anula el decreto, se dan contraórdenes y se envían desde Cartagena la fragata "Cundinamarca" y la goleta "General Manrique" a órdenes del Capitán de Navío Nicolás Joly, para defender a Puerto Cabello de un posible ataque español.

Pero, definitivamente, esta tempestad política con sus rayos de odios, ambiciones e intrigas, rasga el velamen más nuevo y abate los mástiles más firmes. Las unidades de combate

empiezan a convertirse en pacíficos buques mercantes, otras se venden, otras se dejan comer por la broma y el teredo, las últimas se hunden en el mar del olvido.

Se pierden en el éter las palabras que un día le dijo Padilla al Libertador: "El ejército puede organizarse en un momento, pero la marina necesita mucho tiempo y dinero, y jamás he visto que una nación se quede sin ella aun cuando esté en paz con todo el mundo". Son palabras, apenas, que van declinando poco a poco hasta que se produce el ocaso de una gloria para dejar los mares colombianos en la penumbra del olvido.

2 — El precio del Olvido.

No han transcurrido 5 años desde la ejecución de Padilla. Afortunadamente ya se dictaron los decretos que, a nombre de la Nación, rehabilitan su memoria y reconocen las hazañas y méritos del Héroe de Maracaibo. Si la Nación no le dio el grado de Almirante, se lo dará la posteridad al que un día el mismo Libertador llamó el Nelson colombiano.

De la orgullosa marina colombiana, que dió a la Patria el título de Potencia Naval, ahora no quedan sino unos pocos buques de guerra, que son más bien unos esqueletos. Cuadernas y quillas podridas aquí, un pedazo de mástil allá, un mastelero más acá, un bauprés, un cañón oxidado, como restos de peces gigantes, dispersos en las playas, sirven de posaderos a las aves marinas. Es el preludio de las próximas humillaciones y afrentas al orgullo de Colombia.

Así es. En el año de 1830, en Francia, asciende al trono Luis Felipe de Orleans. Pronto le hace a Colombia el honor de reconocer su Independencia. Pasa el tiempo y de Francia se envía a Cartagena un cónsul. Es Monsieur Adolf Barrot, quien, tal vez, hace gala de la cultura y refinamiento de su Francia. Por estas tierras de Dios quedan algunos esclavos, inclusive de ciudadanos franceses residentes en Colombia.

Un buen día, cerca de Cartagena, unos negros resuelven asesinar a sus amos franceses, quizás por los buenos tratos que les daban. Monsieur Barrot acude entonces donde el Alcalde de Cartagena a exigirle mil cosas. Se insolenta, le grita al criollo y definitivamente, con el calor del trópico, hay pelea entre los dos.

El alcalde nativo, con su independencia bien ganada, le intimida prisión al cónsul francés por desacato, insulto y humillación a la primera autoridad del puerto. El francés pretende refugiarse en una nave de guerra de su país que, por pura casualidad, se halla surta en el puerto. De naves de guerra de Colombia, ni sombra; ya no existe Armada.

El pueblo apoya a su Alcalde y, entre autoridad y gobernados, el señor Cónsul, monsieur Barrot, es conducido a la cárcel el 3 de Septiembre de 1833.

¿Quién dice miedo? En Octubre, se presentan a Cartagena dos navíos de guerra franceses al mando de monsieur Le Commandant Le Grondais. Más insultos y groserías contra la primera autoridad del puerto. Se le exige: inmediata satisfacción por

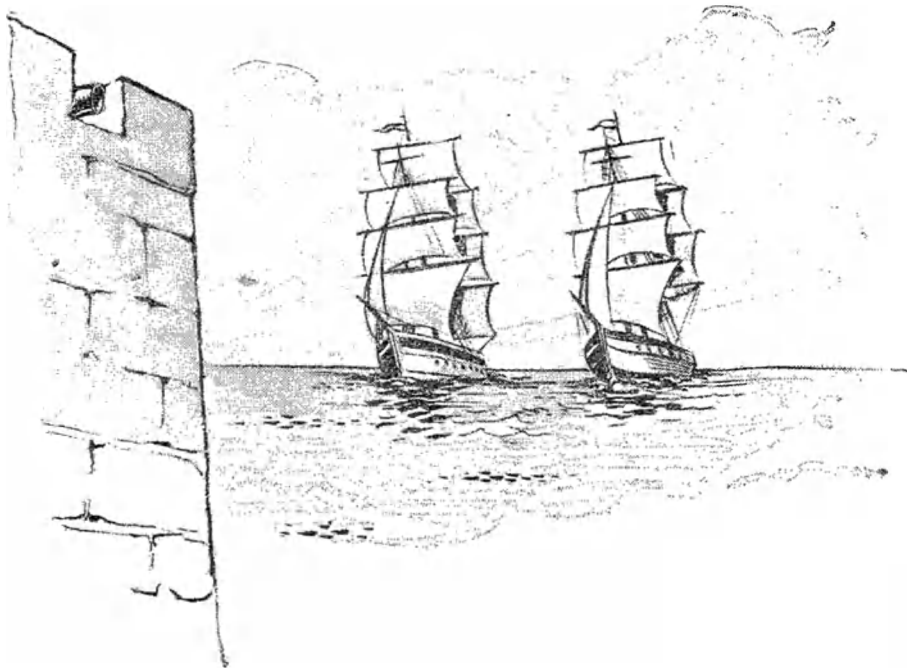


el ultraje hecho al cónsul de su patria, un castigo ejemplar para quienes se atrevieron a apresar al francés (si fuere posible la guillotina, tan en boga en Francia) y, lo mejor de todo, una fuerte suma de dinero que para eso a esta tierra le dicen El Dorado.

O se cumplen las exigencias hechas en forma tan violenta, o se bloquea la ciudad en caso de negarse. Resultado: se cumplen las exigencias de Monsieur Le Commandant.

Cartagena no puede dejarse destruir por los señores franceses. Ya ha tenido suficiente con los cañoneos de españoles, ingleses, franceses, piratas y corsarios. Ni un buque de guerra que lleve al tope del mástil la bandera de Colombia, ni un cañón listo a disparar sobre el insolente.

Todo se arregla con la diplomacia de Don Lino de Pombo, Ministro del Interior y de Relaciones Exteriores. El tiempo sigue su marcha y todo es normalidad en Cartagena. Se reinstala el consulado, se cambia el Gobernador y el alcalde, se castiga a los que piden



y todos los franceses quedan contentos, cual más, cual menos, por la indemnización pecunaria.

—o—

Es el año de 1836. El caso es más bien de tragos. El sitio, Panamá. El procónsul inglés de esta ciudad es un hombre borracho y escandaloso; le gusta mucho el ron de Jamaica y el whisky de su tierra. El 20 de enero tiene un fuerte altercado con el juez cantonal y, ni corto ni perezoso, le proporciona tremenda herida.

Como se puede deducir, son cosas del trópico y más que todo del trago. El procónsul es condenado a 6 años de prisión y el Tribunal de Cartagena confirma la sanción. Más se demora el Tribunal en confirmar la pena, que Lord Palmerston, desde Londres, y el

ministro inglés Mr. Turner, desde Bogotá, en protestar violentamente por tamaña afrenta a un representante de Su Majestad.

Exigen: destitución de las autoridades que actuaron contra Mr. Russell, que así se llama el borracho, mil libras esterlinas que el Dorado debe entregar sin pestañear y devolución de la oficina consular. O esto se cumple, o se envían buques de guerra para exigir el cumplimiento de las drásticas peticiones.

Oficio va, oficio viene; entre tanto se presentan en la bahía dos naves de guerra de Su Majestad, al mando del Comodoro Peyton; el Comodoro exige que se le entregue inmediatamente al inocente Mr. Russell. El Gobernador de Panamá, General José

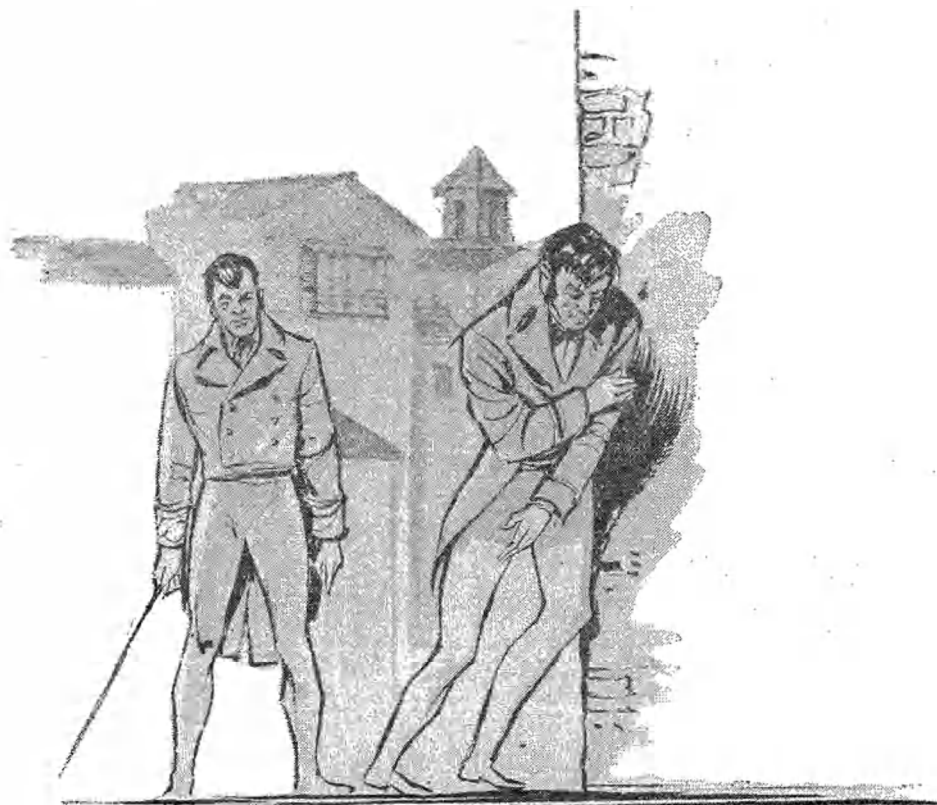
Hilario López, no se arredra ante el peligro de destrucción de la ciudad y se niega a entregar al prisionero. Su Majestad ordena bloqueo de los puertos del Atlántico y las garras del león inglés empiezan a apretar día tras día.

No hay ningún buque de la potencia Naval Colombiana que hace pocos años reconoció Inglaterra. No se puede hacer nada y el único camino es aguantar la afrenta y resistir la humillación.

Se pone en libertad a Mr. Russell, se pagan las mil libras esterlinas y se entrega el archivo del consulado

inglés en Panamá. Es otro triunfo de la diplomacia colombiana. Dijo, entonces, el Presidente: "La victoria puede ser, en apariencia, y por el momento, de la nación preponderante, pero es irrevocablemente del que no se somete a la humillación..." "Las cosas no hay que tomarlas a pecho cuando falta una marina de guerra y se deben afrontar "irrevocablemente" así.

Veinte años después, en 1856, el mes de abril, se presenta otro caso que ahora es por una tajada de sandía.





Contralmirante RAFAEL TONO y LLOPIS

En los Estados Unidos se ha despertado por estos años la "fiebre del oro". Miles de personas ávidas del brillante metal, se lanzan a la aventura desde la costa oriental hacia California. Por las extensas llanuras, pobladas únicamente de búfalos e indios, levantan la polvareda enormes caravanas de vagones; los jinetes que avanzan por su cuenta, van en loca competencia que revienta caballos y personas. Mientras atraviesan en forma desesperada el territorio, va en su mente febril que otros llegarán primero a las minas de oro recientemente descubiertas en California.

¿Cómo llegar primero? Es fácil la respuesta. De Nueva York, de Nueva Orleans, de muchos puertos del Atlántico, van racimos de personas en cualquier cosa que navegue, hasta un pedazo angosto de tierra, mucho más fácil de atravesar que las onduladas llanuras plagadas de peligros. Este trozo de tierra es Panamá. El istmo lo atraviesa un ferrocarril que, a costa de miles de muertos y de dólares, ha hecho la "Pacific Mail" de Norte América; llenan este ferrocarril las masas humanas que desembocan en Colón y los conduce hasta la Ciudad de Panamá, en el Pacífico. De allí a California se embarcan en buques de cualquier clase, que son como unas cáscaras con ribetes de pocilga. Se navega unos días, hasta que los ojos de los pasajeros quieren salirse de las órbitas cuando divisan la "Puerta del Oro", San Francisco.

Un día de este mes de Abril, esperan en Ciudad de Panamá 950 pasaje-

ros del ferrocarril, que suba la marea para abordar el buque que los ha de conducir a San Francisco. El ambiente del puerto está impregnado de la locura y engaños de la fiebre del oro: hoteluchos, casas de luz roja, damiselas, bares de mala muerte, borrachos, asesinos, aventureros.

A un puesto donde venden sandías, se acerca un borracho de los que están esperando el buque: se llama Jack Oliver y toma una de las tajadas que ofrece el negro. Mr. Oliver devora la sandía y se va sin pagar; el negro le dice: "vale 10 centavos, mister"; Oliver se ríe porque quiere humillar al negro y verle rabiar, da media vuelta y no le paga porque no le da la gana. Se forma la pelea con gritos y escándalo. El negro saca un cuchillo y cobra nuevamente su tajada de sandía; la batalla está bien armada porque los nativos están de parte del negro



y los norteamericanos de parte del blanco. La batalla termina con quin- ce pasajeros y dos panameños muer- tos; 13 panameños y 17 americanos heridos.

Viene la investigación. El Goberna- dor de Panamá y los Cónsules de Gran Bretaña, Francia y Ecuador, declaran que la agresión vino de los america- nos. El comisionado americano inves- tiga el caso, declara que la agresión vino del negro y aconseja a su gobier- no ocupación inmediata de Panamá porque Colombia no da protección a los americanos. Muy pronto se pre- sentan dos buques de guerra de los Estados Unidos que, en forma monda y lironda, desembarcan sus tropas. No hay nada; ni un tiro, ni un buque de guerra colombiano que evite esta si- tuación. En el Istmo solo hay fiebre amarilla y a los americanos le gusta la del oro; se cansan los soldados, se aburren sin hacer nada. Al fin se em- barcan las tropas y los buques vuel- ven a hacerse a la mar.

En Washington, las noticias de la guerra por la tajada de sandía abren el apetito del Presidente Pierce, el más joven de Estados Unidos y uno de los más expansionistas, y, aprove- cha para sacar otra tajada. Viene la re- clamación, como todas las veces, Colom- bia la recibe con indignación. Pero no hay otro camino que acceder a lo que digan los americanos. Resulta- do: Colombia paga en este caso 195. 410 dólares por los muertos, 65.070 por otras reclamaciones anexas, 9.277 por "gastos de comisión" y 142.637 por in- tereses. Esto da un total de 412.394 dólares. Es la forma cómo una poten-

cia le cobra a una nación que no tie- ne un solo buque que salga en su defensa.

Por el mar del olvido siguen nave- gando naves de banderas extrañas. El caribe solo nos trae velas hinchadas con el viento de las humillaciones y las afrentas. No se vuelven a ver las he- roicas naves ni los bravos marinos que nos dieron el mar de la libertad.

"Teníamos un forzoso porvenir ma- ritimo, colocado en la cintura del He- misferio y lo alteramos a medida que fuimos asentando la planta en las entrañas de la tierra en busca de oro. La República quiso aislarse del mun- do antiguo de donde le había venido todo, pero también la tiranía". Sí, un olvido inefable, incomprensible.

Parece que uno que otro colombia- no tiene en su mente, todavía, algo de la importancia del mar que nos le- gó Padilla. En 1860 al reorganizarse la Universidad de Cartagena, la Náuti- ca forma parte de ella como una de sus escuelas. En 1869 hay una nueva organización en la Universidad; aún subsiste la escuela de Náutica, anexa a ella. Tiene que ser Cartagena la que todavía luche por sacar de la nada una marina. Falta apoyo y no hay pro- fesores, ni buques adecuados para lle- var a cabo los cursos de náutica, com- pletamente prácticos, y esta intentona de la Universidad de Cartagena, fracasa.

El mar sigue golpeando las costas de Colombia pero nadie lo oye. El ruido de las olas es acallado por los disparos en las luchas políticas inter- nas. Del prestigio de la que una vez fuera potencia naval ya no queda ni

un lejano recuerdo. Toda la marina está hundida y la mar y la costa de Colombia quedan a merced de quien las quiera.

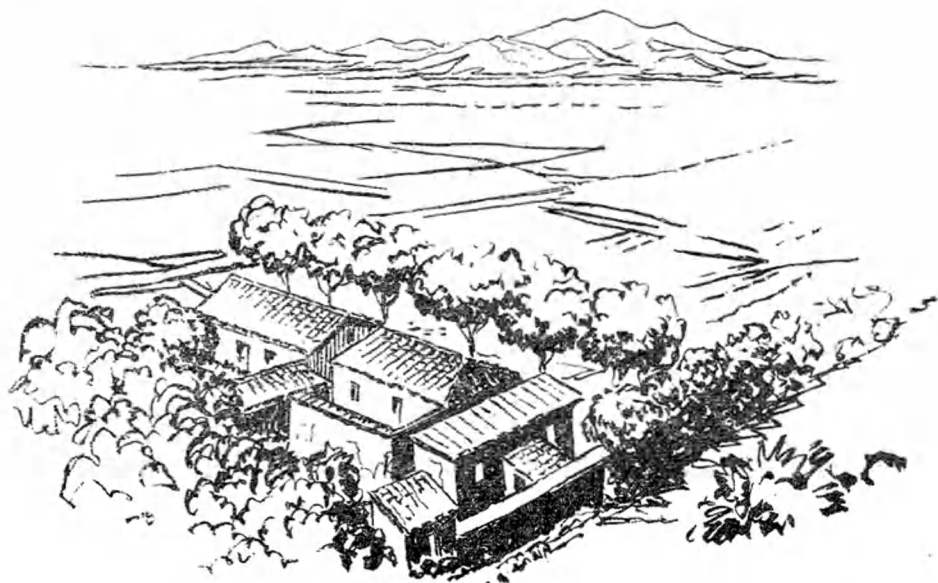


Así las cosas, no han de faltar humillaciones. Ahora son por parte de Italia. Por allá en 1869, cuando la Universidad de Cartagena pensaba en la Escuela de Náutica, llegó a nuestras costas abandonadas, pero hospitalarias siempre, un italiano: Ernesto Cerruti, y, llegó como casi todos los inmigrantes, "pobre y desvalido". Al poco tiempo se nombra agente consular de Italia y logra hacer fortuna en nuestro suelo.

Como la política no falta en estos lados, y, según el Emperador de Brasil, en Colombia "Las guerras civiles se suceden con la frecuencia de las revoluciones de un trompo", el buen Cerruti queda envuelto en la contien-

da civil de 1876. Esto de las revoluciones tropicales es algo que le llama la atención al italiano y por eso participa abiertamente en las luchas electorales de 1882.

Más tarde, traba amistad comprometedora con los políticos nativos más intransigentes y firma con ellos un contrato para suministrarles sigilosamente armas y municiones; eso de meterle leña a la hoguera es cosa que encuentra muy emocionante el señor Cerruti. La hoguera crece por toda la República y Cerruti está por los lados de Cali. Allí, en 1885, se subleva un batallón y sus jefes resuelven formar un gobierno provisional. No pueden faltar esas cosas porque son típicas de la época y le dan más sabor tropical a estas repúblicas. Los sublevados son dominados, y, los pocos que escapan, van a refugiarse a la finca de Cerruti. Es una amplia finca que



le recuerda al dueño los paisajes de su tierra natal; se llama Salento y la tierra es pródiga porque le ha llenado los bolsillos al propietario que, a veces, se ayuda con la venta de armas sin licencia.

El gobierno requisó la casa de la hacienda y encuentra varias armas, municiones, un cañón con su cureña y los restos de un campamento. No puede haber prueba más palpable para demostrar la participación del extranjero.

El gobierno declara que Cerruti "ha perdido su carácter de neutral en la insurrección actual... Por lo tanto, conforme a las disposiciones de la ley... la propiedad personal de dicho Cerruti, así como lo que posee en común con los rebeldes, se declaran por condena, pertenecientes al Estado, y el precio que de ellas se obtuviere será aplicado a los gastos de la guerra"...

Aquí si viene lo que se llama papeleo. El encargado de negocios de Italia, señor Sagrá, protesta en términos violentos ante el Ministro de Relaciones Exteriores, por el "saqueo y robos" a su compatriota, Cerruti, por su lado, prodiga con su labia italiana insultos y denuestos a las altas autoridades colombianas; publica en Madrid su "Defensa" donde falsifica firmas y aduce en su favor el testimonio de falsos testigos; y, por último, la fajada que todos los extranjeros quieren sacar del inagotable Dorado: hace ante el gobierno de Colombia reclamo de la nada exorbitante suma de 290.000 libras esterlinas por los daños y perjuicios.

Papeles van, oficios y alegatos vienen con humillaciones y fallos internacionales injustos. Colombia nombra árbitro al infalible presidente de los Estados Unidos, Mr. Cleveland, quien con un gran sentido de justicia y con esa sonrisa que los poderosos tienen en sus labios para los países pequeños y atrasados, declara solemnemente: "invistiéndome de plenos poderes, autoridad y jurisdicción para hacer y ejecutar ó para ordenar que sea hecho y ejecutado sin límites de ninguna clase, todo cuanto a mi juicio fuere necesario y cuanto de manera presta y equitativa condujere a los fines y al término que se propone asegurar este acuerdo... Que Colombia pague la módica suma de 60.000 libras esterlinas.

Es esa la justicia equitativa del árbol caído del que todos hacen leña, sin exposición de motivos y en frases fuertes y altaneras, para darle satisfacción al señor Cerruti.

Catorce años dura este litigio por entre todos los recovecos del derecho internacional. Colombia se niega a la aceptación de fallo tan injusto a pesar de que venga del señor Cleveland. Esto y la profanación de nuestras aguas territoriales son dos cosas casi simultáneas.

El 22 de Julio de 1898, de pronto, aparecen en el horizonte cuatro potentes cruceros de su Majestad el Rey de Italia que amenazan con sus cañones la tantas veces heroica y mártir Cartagena. Vienen al mando del Almirante Candiani. Sentado cómodamente en la cámara del buque insignia, redacta un elegante mensaje de

extorsión al Ministro de Relaciones de Bogotá. Termina así: "Cábeme pues el honor de significar a V. E. que, en el término máximo de 20 días contados desde la fecha de la presentación de esta nota espero recibir del gobierno colombiano una respuesta afirmativa a las solicitudes que he tenido el honor de dirigirle relativas a la total aceptación del Laudo, a la obligación de hacer cesar dentro de 3 meses toda molestia por parte de los acreedores y a la suma que como garantía, debe depositarse... Firmado: El Contralmirante, Comandante de la División Naval Oceánica, C. Candiani". Claro que los puntos sucesivos, en el mensaje de Candiani, contienen las amenazas de rigor.

El mensaje diplomático-guerrero del Contralmirante no se le puede contestar con cañones porque Colombia no los tiene en sus mares. Se le contesta con la clásica diplomacia colombiana y entonces el Contralmirante dispara su último comunicado: "Concedo al gobierno colombiano hasta todo el día quince del presente agosto para darme una respuesta pura y simplemente afirmativa sobre los dos puntos indicados, sin la cual respuesta tendré que hacer uso de los medios militares que tengo a mi disposición... C. Candiani. Cartagena 13 de Agosto de 1898".

Entretanto, los súbditos de S. M. Italiana, residentes en Cartagena, se embarcan en los cruceros para evitar el bombardeo prometido por Candiani. El resultado de todo este lío es lógico: gana Italia y el resonante triunfo es festejado por toda la prensa europea.

La desangrada y arruinada Colombia reúne como puede lo que pide la poderosa Italia para salvar a Cartagena y satisfacer a Cerruti. El único triunfo de Colombia es la ruptura de relaciones diplomáticas con su Majestad el Rey de Italia.



Con el olvido de sus mares El Dorado ha pagado altas sumas y Colombia ha sufrido bastantes humillaciones. Ya se sabe cómo son los casos judiciales internacionales y quién los gana siempre. Los países poderosos conocen a Colombia por el oro que paga a manos llenas y porque recibe las afrentas con la cerviz agachada y con la mansedumbre de un humilde siervo.

Se ha pagado oro porque un Cónsul francés insultó al alcalde de Cartagena; porque un procónsul inglés, borracho y de malos hígados, hirió al juez cantonal de Panamá; porque un norteamericano ebrio quería ver rabiar a un negro panameño y le robó una tajada de sandía y porque un aventurero y aparecido italiano, de negocios oscuros, le metió más candela a nuestras luchas políticas.



Ahora lo que falta es que empiecen a adueñarse de la tierra que les vaya pareciendo más buena. Y, lógicamente, eso no se hace esperar por mucho tiempo y se llevan algo de lo mejorcito: Panamá.

El Istmo ha despertado, desde hace mucho tiempo, un interés inusitado por su situación geográfica. Cuando Balboa vió por primera vez el Pacífico fue también el primer interesado en explorar su mar; se puede decir que

en los hombros llevó sus naves del Atlántico al Pacífico para realizar sus deseos. Y tras de él se mueven navegantes, geógrafos, ingenieros y aventureros de todo el mundo que buscan afanosamente un estrecho, un paso directo, para comunicar los dos grandes océanos.

Los europeos cada vez se asombran más del Continente Americano que va apareciendo ante sus ojos y finalmente tienen que convenir que no hay un paso directo para navegar hasta la India, ni siquiera por los lados de Urabá o Panamá. Pero el Istmo da posibilidades de comunicar los dos mares para que las naves pasen libremente.

¿Por dónde se abrirá el Canal? Miranda interesa a Pitt para que se estudie la ruta de Panamá. La Comandante propone en París que se estudie la ruta de Nicaragua. España dice que se abra por Tehuantepec. Humboldt señala nuevas rutas posibles. Sabios, letrados, ingenieros y charlatanes proponen y entusiasman. "Lentamente se va eliminando la fantasía y la opinión se fija en los dos puntos del dilema: O Panamá, o Nicaragua".

Viene la fiebre del oro con el descubrimiento de las minas de California y se concretan los objetivos del canal para darle circulación a la vida de Norte América. A estas alturas, el Gobierno de Colombia mantiene débiles comunicaciones con su Istmo, que tiene en ascuas a más de cuatro países, y deja que las cosas allí sucedan como vengan. Por el momento hay algo más importante: la lucha por el poder en territorio colombiano.

Los franceses obtienen una concesión de Colombia para construir un ferrocarril que atravesase a Panamá, pero fracasan. La concesión se da a los norteamericanos y empiezan los problemas por la tajada de sandía. Lo cierto es de que el oro de California se transporta por el ferrocarril y los ojos ávidos de los poderosos siguen mirando con creciente interés a este istmo como el camino crucial de las naciones de que habló Bolívar.

Del otro lado del Atlántico se acaba de abrir un canal: el de Lesseps. Para su inauguración se hacen grandes ceremonias y del Mar Rojo al Mediterráneo pasan 68 naves que llevan en su mástiles banderas de muchos países que saben para qué son los mares. El Canal de Suez entonces se hace famoso en todo el mundo. Su constructor, después de muchos actos teatrales en la Asamblea de París, declara que el Canal de Panamá es obra de carpintería, y acepta la dirección de esta nueva empresa; su nombre y el de Francia se unirán a los dos grandes canales del mundo. Fracaso total; escándalo en Francia; los más complicados van a parar a la cárcel porque se botó el dinero del pueblo francés en Panamá, Estados Unidos y Francia; esto sin contar los miles que murieron a causa de las fiebres, de las plagas y del clima y, no pudieron abrir el Canal.

Cuando se están sucediendo estos acontecimientos se mueve por el mundo un "ingeniero con alma de mosquetero y negociante, sagaz, ambicioso, conversador, intrigante, se llama Philippe Buneau-Varilla". Trata de con-

vencer con el canal a los rusos y a los ingleses pero fracasa. Entonces se dirige a los Estados Unidos. Su interés es ardiente y explica que solo quiere sacar a flote el nombre de Francia, su patria. El interés es otro: es dinero; porque invirtió toda su plata, que no es poca, en una nueva compañía para construir el canal. Como la concesión hecha por Colombia a Francia está por expirar y, si Rusia, o Inglaterra, o Estados Unidos no entran en una operación rápida, Buneau-Varilla perderá hasta el último centavo. El hombre es hábil y metiendo mentiras y sacando a relucir su verbo convence al fin a los Estados Unidos.

Al fondo de todo esto, sin poderse mover, está observando los debates, casi mudo, un país que es el dueño de Panamá: Colombia. De Bogotá al istmo las cosas se hacen muy difíciles por la falta de medios de comunicación. "Entre ilusos, pícaros, negociantes o agentes progresistas se planean en Francia o Estados Unidos combinaciones para una empresa que debe hacerse en territorio colombiano".

Buneau-Varilla no ha perdido el tiempo y anda diciendo por todos los medios y a los cuatro vientos que habrá una revolución en Panamá para buscar su independencia de Colombia. El doctor Amador, un panameño, es amigo de la independencia y viaja a New York para entrevistarse con Buneau-Varilla, quien a la hora del golpe será ministro plenipotenciario de la nueva república y firmará con los Estados Unidos el tratado para la construcción del canal, y todo queda arreglado.

El héroe del momento, Buneau-Varilla, redacta la constitución para la nueva república que se creará con todo el apoyo de los Estados Unidos; inventa, como Miranda, una bandera y se siente el hombre más grande de los tiempos modernos porque con su sabiduría está haciendo de la nada una nueva nación.

En Bogotá toman unas pocas medidas y envían algunas tropas colombianas; llegan a Colón, pero allí no hay revolución; deben pasar, entonces, a Ciudad de Panamá. Para el transporte de las tropas colombianas requieren el ferrocarril que está administrado por los norteamericanos. El gerente atiende muy bien a los oficiales y los conduce al otro lado, pero solos. Cuando solicitan el transporte de toda la tropa se les contesta que deben pagar por adelantado. Se les promete el pago, pero nada. La tropa queda en Colón.

"Y estalla la revolución. Ni un muerto. Un minúsculo cañonero de Colombia, que logra aproximarse, dispara los seis únicos tiros que tiene, y caen en las calles de la ciudad un chino y un burro".

De acuerdo al plan, llegan al puerto de Panamá el "Nashville" y el "Dixie", dos buques de guerra americanos que tienen orden de bloquear la bahía e impedir el desembarque de tropas colombianas que vengan a atacar la nueva república.

El 6 de Noviembre de 1903 el cónsul americano en Panamá informa a Washington: "El pueblo de Panamá, por un movimiento aparentemente

unánime, ha disuelto sus conexiones políticas con Colombia y asumido su independencia". Sigue el plan en desarrollo y automáticamente es nombrado Primer Ministro de Panamá ante los Estados Unidos el señor Philippe Buneau-Varilla. El 18 de Noviembre

se firma el tratado de construcción del canal entre las dos naciones.

Pasan los días: Francia hace Oficial de la Legión de Honor a Buneau-Varilla y la Academia Sueca distingue a Roosevelt con el Premio Nobel de la Paz.

BIBLIOGRAFIA Y CONSULTAS

EL MAR DEL OLVIDO

1. — El Ocaso de la gloria.

Jesús Torres Almeyda. "El Almirante José Prudencio Padilla". Imprenta E. S. G.

Rafael Marriaga. "El mar y su héroe" Imprenta E. S. G.

Germán Arciniegas. "Biografía del Caribe" Editorial Sudamericana. 1959.

Guillermo Acevedo G. "Síntesis histórica A.R.C.". "El Espectador". (26-VII-64).

Josefina Tono de Covo. "Breve Historia de la A.R.C.". "El Universal". (24-VII-64).

2. — El precio del olvido.

Víctor Sánchez Montenegro. "Antecedentes del Canal de Panamá". Revista Fuerzas Armadas, número 27.

Víctor Sánchez Montenegro. "La cuestión Cerruti". Revista Fuerzas Armadas número 8.

Germán Arciniegas. "Biografía del Caribe". Editorial Sudamericana. 1959.

CASA ELECTRICA LTDA.

MATERIALES ELECTRICOS

REPUESTOS PARA RADIO

PROVEEMOS A LAS FF. AA.

CARRERA 9a. No. 15-37

TELS.: { 42-91-04
41-28-87
43-69-02