

PREFACION

Como quiera que en la portada de este libro, allí donde se lee: "Historia crítica del atraco yanqui...", la voz "atraco" por poco conocida, pudiera dificultar la clara inteligencia de todo el subtítulo, se hace conveniente dar de ella, aquí, alguna ligera explicación.

Desde luego, en nuestra habla corriente no figuró nunca sino como inflexión verbal; ni en empleo de nombre sustantivo le habíamos puesto la vista encima hasta recientemente, con motivo de la incursión filibustera loretense en territorio amazónico colombiano, cuando algunos periódicos dieron en la flor de usar el vocablo en frases como ésta: el *atraco* peruano de Leticia.

Con el resultado de no tener que necesitar este uso, para su comprensión, de la ayuda del diccionario; porque —sensibles los colombianos a la mordedura en carne viva del bandolerismo incásico que padecieron— todo fue ver el hecho bautizado con el nombre de "atraco" para saber a ciencia cierta de lo que se trataba.

Veces hay en que por el nombre se saca la cosa; en ésta, al revés: la cosa sacó al nombre.

Y de aquí le tomámos para nuestra historia.

Entre otras razones, por dejar constancia de la similitud fundamental de los dos *atracos*, el del Istmo por el yanqui y el de Leticia por el peruano; aunque, en el tiempo, se anticipara aquél a éste de treinta años; y en el espacio, ocurriera el uno por el Noroeste de Colombia, y por el Sur el otro; y aunque en cuanto a la persona y circunstancias del actor o agresor y a los medios puestos por obra, fueran los de mi historia distintos de los del otro caso.

Por lo demás, el término no tiene de particular sino su expresivo laconismo. Para decir lo mismo que *atraco* se empleó, antaño, un circunloquio: se dijo *robo por asalto*. Pero en cuanto este ejercicio de salteadores, así vaciado en una voz trisílaba, halló cabida en los diccionarios —cosa de ayer, relativamente— salieron a la luz la variedad de sus matices; y entonces se vino en cuenta de lo que enseña Espasa, a saber: que hay "*atraco a la conocida*", o sea, el que se efectúa siguiendo un plan preconcebido: "*atraco a la descarada*" o sea el que se hace acusando a una persona de vicios vergonzosos; "*atraco a la papira*", o sea, usando de carta amenazadora; "*atraco del cloroformo*", o sea, por anestesia violenta; "*atraco en despoblado*", o sea, salteamiento.

Al lector de las páginas que siguen le tocará discernir en cuál o cuál

les de estas clasificaciones, encaja el "atracó" específico de la presente narración.

Lo único malo de la palabreja es la vulgaridad y bajeza de su origen en la acepción que se analiza. Porque es voz de germanía, o lo que monta a decir que pertenece a la jerga o modo de hablar que se acostumbra entre gitanos, ladrones y rufianes.

Si bien, en el caso de autos, donde se traen a colación procedimientos internacionales calcados de intento sobre los que practica la hampa, parece de razón que el remoquete con que se les designe, pertenezca al *argot* que anda en boca de los *apaches*.

Esto, por lo que hace al título; vengamos ahora al libro.

La presente obra no es, como pudiera creerse, continuación de la ya publicada sobre el mismo tema con el epígrafe "*Escritos y Discursos*"; la cual, en los propósitos del Autor, nunca debió trascender del concepto de reunión o compilación de documentos para la historia de la defección de Panamá, sino que es esta misma historia, hecha aposta, y como enfocada por la lente de un fotógrafo. De forma que, sin perjuicio de contener sustancialmente al que le precedió, el nuevo libro va más lejos, penetra más hondo, visita escondrijos allá inexplorados, advierte a nuevas circunstancias para el otro desconocidas, consulta en fin oráculos —por innecesarios— no consultados antes. Puede decirse, en suma, del trabajo anterior, que se enderezó a descorrer el velo encubridor de la verdad tan sólo en la parte atañedora a la culpa interna, a las responsabilidades de puertas adentro y que no concernían sino a Colombia únicamente; mientras que, en el de ahora, se enlazan estos efectos de orden doméstico con sus causas extranjeras, la acción pasiva y connivente colombiana con la acción activa internacional cuyos manipuleos constituyen el aspecto más interesante y diciente de todo el cuadro.

¿Pues no se dedujo prevaricato y se habló de un período prevaricador en aquel primer libro? ¿Y puede darse semejante delincuencia sin terceros a quienes aproveche el delito según la pregunta, *quid prodest*? Porque el que prevarica, enseñaba Ulpiano, se apoya en una y otra parte, y aun más bien en la contraria (*ex utraque parte constitit quin imo ex altera*).

Y, allí mismo, ¿no hicimos hincapié en otro período, el de los traidores, aparecido luego? ¿Y sería posible esta nueva delincuencia faltando "los enemigos" de que habla una ley de Partidas: aquélla que define la segunda manera de traición diciendo que es "si alguno se pone con los *enemigos* para guerrear o facer mal....*contra pro comunal de la tierra*, o les ayuda de fecho o de consejo, o les envía carta o mandado para que los aperciba de algunas cosas... *a daño de la tierra*"?

Pues —en el caso de la defección de Panamá— los terceros, ya en predicamento de "contrarios", ya de "enemigos" —coincidieron todos en unos mismos intereses extranjeros, cuya ingerencia —a la vez causal e instrumental de aquella defección— forma esa acción activa internacional de que se ha hablado ya cuyos pormenores, cronológicamente escalona-

dos, se refieren en este libro, guardándoles el mismo predominio que ellos tienen en los hechos totales, pero a guisa historiográfica más bien que histórica, docente y didascálica antes que narrativa; a la manera del cronista de los movimientos, separación y guerra de Cataluña en tiempo de Felipe IV, quien afirma no ser el oficio de historiador "tanto moralizar como decir"; y no porque tuviese el moralizar por cosa inútil, sino porque en su opinión, la historia, diciendo, moraliza; esto es, "aconseja y reprehende sin más razones que *los mismos casos*". Por lo que invita aquel autor a que note cada cual en las acciones ajenas su aprovechamiento. Y agrega: "Es la experiencia estudio de brutos; para el hombre cuerdo debe bastar el aviso de lo que sucedió a otro; no es menester que le busque por el mismo daño".

Mas se cae de su peso que para que los hechos de la historia alcancen por sí solos tal virtud moralizadora, han de trasladarse limpios y puros de su fuente original y ser como espejos donde se refleje la conducta desnuda, con todos sus pelos y señales. Razón por la cual el mismo historiador citado, que era de los de pan por pan, vino por vino, ofrece su trabajo con estas palabras que nosotros adoptamos para el nuestro: "Si buscas la verdad, te convido a que leas; si no más del deleite y policía, cierra el libro satisfecho de que tan a tiempo te desengañe".

Historiáse aquí, en efecto, un caso de expansión geográfica y política de los Estados Unidos anglosajones llevada a cabo dentro del patrimonio territorial de una nación hispano-americana comparativamente inerte y sin otra fuerza ni defensa que las del derecho; y ello por los medios más ilícitos, inmorales y reprobados que puedan imaginarse. El cohecho, el engaño, la perfidia, la fe púnica, la instigación al prevaricato, a la traición, en una palabra, todas las formas posibles del maquiavelismo clásico quedaron allí ejemplarizadas y como patentadas bajo el rótulo de Yanquilandia; y así aparece todo ello en las páginas que siguen gracias a un máximo esfuerzo de clarificación tanto más valiente y meritorio cuanto eran más grandes las dificultades naturales de la empresa; visto que -respecto de la conducta de los Estados Unidos con la Nación Colombiana, en aquel capítulo oscuro de nuestra historia- la nítida verdad ha sido adulterada por la mentira que ha corrido tras ella constantemente al acecho, mientras el enjuague y la patraña, colocando en el lugar del suceso real el *quid pro quo* y la viceversa, han rematado la obra infame en cuya virtud los que en su origen fueron actos inicuos de berberisca piratería son ahora imposiciones de la ética de la necesidad; y el que victimario, víctima; y la verdadera víctima es el malhechor.

Y claro está, la atmósfera de influjos olvidadizos semejantes a los del nenúfar sobre los recuerdos del lotófago, que esta sistemática tergiversación de los hechos crea alrededor de ellos mismos, ha quitado a la tragedia de Panamá, junto con sus estímulos nostálgicos, su poder de enseñar, y la experiencia de escarmentados en cabeza propia y ajena a los que de esa tragedia tomarían enseñanza.

Disfrazar lo pasado para que no sonroje, es lo que necesitan los Esta-

dos Unidos como pasaporte a la total consolidación de su predominio en marcha sobre las Américas. Expansionismo aplastante y ofensivo es el suyo, ora se llame destino manifiesto, o diplomacia del dólar, o política del trancazo, o del policía inter-americano, o, como ahora, del buen vecino. Ningún expansionismo, sea el que fuere, puede prosperar sino a la sombra de la hipocresía.

La hipocresía expansionista o dígase *yanqui*, porque de esa se trata, consiste en hacer que el fin injusto que persigue se lo den y faciliten, a poder de apremios inconfesables, los mismos a quienes ese fin perjudica; de modo que suceda lo de Maquiavelo, a saber: que habiendo contribuido con César Borgia al atentado de Sinigaglia, tuvo de interesarse mucho, después, en justificar la conducta de aquel de quien fue cómplice.

Contra esta operación de tirar la piedra y esconder la mano que exime al que tira de ser visto y del odio y el desvío consiguientes, y le permite al mismo tiempo seguir haciendo indefinidamente de las suyas, no parece haber otro remedio, dentro de nuestra debilidad actual, que aquel que estriba en instalar la verdad monda y lironda donde antes imperó la hipocresía.

Por lo que, si en nuestro primer libro señalámos por sus nombres a los colombianos que en Panamá y en Bogotá dieron la mano a los Estados Unidos para que nos quitaran el Istmo -en este otro se clarifica, además, la conducta del monstruo imperialista con relación al más alevoso e inexcusable de sus crímenes de lesa-Derecho Internacional Americano y de lesa-América Española.

Panamá, Mayo de 1934.

LIBRO PRIMERO

Los antecedentes

- I. Las Compañías del Canal y del Ferrocarril, y William Nelson Cromwell (1881-1898).
- II. La Última Prórroga (Diciembre de 1898-Abril de 1900).
- III. Año de 1900 (Abril-Diciembre).

CAPITULO PRIMERO

Extorsión y treta de la Compañía del Ferrocarril con un fin ilícito. □ Quiebra por malversación de la Compañía Universal del Canal de Panamá. □ Cómo y en que circunstancias vino a constituirse la Compañía Nueva del Canal de Panamá. □ Traspaso de la Compañía Universal, a la Compañía Nueva; y arreglo excepcional respecto a las acciones del Ferrocarril. □ William Nelson Cromwell, para servir a ustedes. □ Fraude y socaliña de una operación en beneficio de los accionistas de la Compañía Nueva y de la Compañía del Ferrocarril. □ La Compañía Nueva del Canal contrata los servicios profesionales de William Nelson Cromwell; carácter sui generis y vastas proyecciones de esta representación. □ Estado de las cosas en los Estados Unidos en 1897. □ Colombia, como Isaac, da comienzo a la tarea de acarrear con sus propias manos la leña que ha de servir para su sacrificio. □

La Compañía del Ferrocarril de Panamá, de origen norte-americano, gozaba en cierto modo del monopolio de las vías interoceánicas a través del Istmo Colombiano, en virtud del artículo 6º. de su contrato con Colombia, que decía:

"Art. 6º. Durante el tiempo que permanezca vigente el privilegio exclusivo que se concede a los empresarios para el establecimiento del camino de carriles de hierro de uno a otro océano, el Gobierno de la República se compromete a no hacer por sí, ni conceder a compañía alguna, por cualquier título que sea, la facultad de establecer ningún otro camino de carriles de hierro en el Istmo de Panamá; y se estipula igualmente, que mientras subsista el mencionado privilegio, el Gobierno Granadino no podrá emprender por sí, ni permitir que persona alguna emprenda, sin acuerdo ni consentimiento de dicha compañía la apertura de ningún canal marítimo que comunique los dos océanos al través del expresado Istmo de Panamá" (1).

De aquí que otra Compañía, con privilegio también de Colombia, pero francesa y denominada "*Compañía Universal del Canal de Panamá*", se viera compelida, en 1881, a adquirir por el triple de su valor —¡lesión enormísima! ¡verdadero precio de chantage!— 68.887 acciones de capital de las 70.000 que constituían el de la Sociedad ferrocarrilera nombrada, la cual no por eso dejó de seguir siendo de hecho y de derecho norte-americana, como tampoco su equipo, su asiento o domicilio y todo su personal directivo.

Esta operación se hizo así en vía de burlar el derecho que se reservó el Gobierno Colombiano por la cláusula 2ª. del artículo 2º. del contrato de 5 de Julio de 1867 a la mitad de la indemnización que la Compañía del Ferrocarril debía exigir a la del Canal interoceánico por consentir en su apertura. "La suma, leíase en el inciso citado, cualquiera sea, que definitivamente se designe, corresponderá por mitad a la Compañía del Ferro-

carril y al Gobierno de Colombia". (2). En el procedimiento estuvo el fraude, calculado, como bien se echa de ver, para hacerse con el necesario permiso gratuitamente: pues que una vez dueña la Compañía del Canal de la gran mayoría de las acciones del Ferrocarril, los directores de esta Empresa —elegidos con esos votos— dieron su consentimiento para la apertura del Canal sin exigir indemnización alguna (3).

La compra, por lo demás, no ocasionó a la sazón más daños, aparentemente, que el de disminuir de golpe y porrazo el capital francés destinado a la construcción del Canal en la suma de veinte millones de dólares (4), desembolso exorbitante y leonino a más de imprevisto que no pudo menos de afectar, desmoralizándola fundamentalmente para lo futuro, la economía vital de la Empresa.

Esta misma Compañía Universal del Canal de Panamá, dueña del Ferrocarril, habiendo sufrido en siete años de actividades constructoras, todo género de exacciones, extorsiones y prodigalidades y perdido en consecuencia la confianza pública, acabó por suspender pagos el 14 de Diciembre de 1888, y por disolverse y entrar en liquidación el 4 de Febrero de 1889. Había gastado, y en parte malversado, un capital de más de \$ 254.000.000— sin que lo construido hasta entonces ofreciese otro aspecto que el de tierras a medias removidas y excavadas por algún cataclismo. Tan crecida suma se empleó del modo siguiente:

\$ 2.188.000 —en la compra de la concesión al Sindicato Wyse, y en pagos a Colombia;

\$ 20.046,117 —en la compra de 68.887 acciones del Ferrocarril de Panamá a \$ 291.00 c/u;

\$ 88.616.000 —pagados a empresarios y contratistas por trabajos efectuados y otros gastos de construcción;

\$ 3.906.000 —en materiales y edificios;

\$ 140.000.00 —malversados, sin provecho para la Compañía.

Según los términos de la concesión original el plazo para la conclusión del canal, que empezó a correr el 31 de Enero de 1881 —en que se fundó la Compañía Universal del Canal de Panamá— expiraría doce años después, o sea en 1893. Por lo que la Compañía en liquidación solicitó y obtuvo del Gobierno Colombiano facultado al efecto, prórrogas sucesivas de diez años y de uno, respectivamente, que aplazaron la conclusión de la obra, so pena de caducidad con pérdida de las propiedades existentes, hasta el 31 de Octubre de 1904. Pero esto, siempre que para dicha última fecha se hubiese organizado definitivamente una nueva compañía, con capital suficiente al efecto, para reanudar los trabajos de excavación de una manera seria y permanente; y comprometiéndose el Liquidador a traspasar el todo del activo social de la Compañía en liquidación a esa nueva Compañía así encargada de concluir la obra del canal interoceánico.

A duras penas pudo la nueva Compañía constituirse el 21 de Octubre de 1894 con un capital nominal de 65.000.000 de francos (\$ 13.000.000) dividido en 650,000 acciones de 100 francos cada una que fueron suscritas

del modo siguiente:

40.620.700 Francos, por los llamados "accionistas del panóptico". Estos eran o miembros de los antiguos Sindicatos, o grandes empresarios bajo contratos con la primera Compañía, ahora en liquidación; los cuales se acordaron en suscribir aquella suma sólo a título transaccional relativamente a las acciones judiciales que aun podían deducirse contra ellos. Porque ha de saberse que tales magnates llegaron a derivar de sus contratos con la disuelta Compañía enormes provechos de todo género que daban lugar a instancias criminales tanto por parte de los primitivos accionistas estafados, como por parte de la misma Compañía. Pero necesitando ésta urgentemente organizar una nueva a quien traspasar su activo de acuerdo con el convenio Roldán-Wyse celebrado en Colombia en 1890, el mandatario especial de los primitivos accionistas —M. Lemarquis— y el liquidador de la Compañía perjudicada —M. Gautron— tuvieron que convenir en el desistimiento de los juicios y acusaciones pendientes y que renunciar a los futuros, a trueque de que los presuntos deudores y delinquentes se prestaran para hacer posible la constitución de la nueva Compañía. Gracias a la cual indigna componenda y otras maniobras se suscribió al fin el nuevo capital, así:

Crédit Lyonnais, Société générale, Crédit industriel et Commercial
Fr. 10.000.000

M. Eiffel, 10.000.000

Los ex-administradores de la Compañía en liquidación MM. Denormandie, Baudelot y Hua. 8.000.000.

Artigue, Sonderegger & Compañía (*Mauricio y Felipe Bunau Varilla* (5), Barateux Letellier & Cia., Jacob Herederos, Couvrieux, Hersent & Co., Hugo Obenderffer, 12.628.700.

Como 6.000 nuevos suscriptores de 1 a 5 acciones, 3.484.300.

La Compañía en liquidación, 15.895.000.

La República de Colombia (50.000 acciones liberadas de 100 fr.)
5.000.000.

Tales fueron los accionistas de la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama* y tal el modo como se completó la suscripción del nuevo capital. El cual tampoco entró en la caja social de la manera descrita; pues la mayor parte del aporte de los "accionistas carcelarios", estuvo representado en cuentas insolutas, recibos y otros papeles y sólo una pequeña parte se recibió en dinero efectivo; tampoco la existencia en caja de la Compañía en liquidación, entregada por el Liquidador, alcanzó a pagar el saldo de las acciones suscritas por éste en la nueva Compañía. Unicos, los pequeños suscriptores vertieron íntegramente el valor de las acciones que tomaron, montante a algo más de tres millones de francos (6).

Por donde se ve claramente cuán lejos estuvo de constituir capital "suficiente" para concluir la obra emprendida el que pudo al fin, atando cabos, reunir la Compañía Nueva del Canal de Panamá; la cual, por consiguiente, nació a la vida de sociedad anónima francesa en franca contravención con el contrato-prórroga de 1890 cuyo primer Artículo, por el

numeral 1o., impuso al concesionario la obligación "... de concluir la obra del canal interoceánico"; y por el numeral 2o., la de "organizarse definitivamente con capital suficiente al efecto — (7)".

Y ya era entonces cosa absolutamente cierta para todos y en especial para los accionistas carcelarios que, ni esforzando empeños y combinaciones, sería la nueva Compañía capaz de conseguir en Francia ni en Europa misma los considerables recursos necesarios para la reanudación seria y permanente de los trabajos del canal, ni menos aún para concluirlos.

Pero había que echarle tierra en los ojos a la Nación colombiana para que no viera la verdad, o para que la disimulara bonachonamente; y así la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de ahí en adelante, se limitó sólo a conservar mal que bien el material existente en el Istmo, aparejó un campamento de unos 3.500 trabajadores en el Corte de Culebra y construyó el Muelle de la Boca.

Hecho lo cual o, por decirlo con más precisión, mientras lo hacían, y simultáneamente con todo ello, las dos compañías, la vieja en liquidación y la nueva, iban convirtiendo sus miradas como recurso salvador a otro lado del mundo: a los Estados Unidos de Norte América.

Donde se recordará que poseía aquella, como parte del activo de la quiebra o liquidación, 68.887 acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, que junto con el todo del activo social debían traspasar los liquidadores, señores Gautron y Lemarquís, en cumplimiento del contrato-prórroga Roldán-Wyse, a la Compañía Nueva del Canal.

Todo se traspasó en efecto, menos las expresadas acciones del Ferrocarril de Panamá; las cuales quedaron depositadas en la institución bancaria denominada *Comptoir National d'Escompte de Paris* en garantía del cumplimiento de un convenio excepcional, acordado por las dos Compañías a espaldas del Gobierno de Colombia, según el cual sólo en el caso de llevarse al cabo la construcción del Canal pertenecía el Ferrocarril incondicionalmente a la Compañía Nueva; de otro modo esta Compañía tendría que pagar a la otra por dicho Ferrocarril la suma de 20.000.000 de francos, o sean 4.000.000 de dólares.

Tuvo verificativo este arreglo entre las dos Compañías poco después del 21 de Octubre de 1894, fecha en que se constituyó conforme al estatuto francés, la Compañía Nueva del Canal de Panamá, y cuando hacía más o menos un año que había entrado a formar parte de la Junta Directiva del Ferrocarril en Nueva York, un hombre de intriga e influencia, norteamericano, abogado, político y especulador, de nombre *William Nelson Cromwell* (8).

Tenía a la sazón en Nueva York la Compañía Universal del Canal de Panamá en liquidación, un agente general para los Estados Unidos llamado M. Boyard a cuyas instancias, según refiere el mismo Cromwell, se hizo éste con una parte de las 1113 acciones de la Compañía del Ferrocarril que habían quedado en poder de particulares en los Estados Unidos luego de la compra del resto de ellas por la Compañía Universal. Fue, en

consecuencia, nombrado uno de los Directores del Ferrocarril y, lo que más valía para el objeto, su abogado y consultor general (9).

Este ingreso o incorporación del señor Cromwell en la Compañía del Ferrocarril de Panamá revistió, como es fácil advertir, un triple carácter que conviene puntualizar en servicio y beneficio de los lectores menos perspicaces, en cuanto ese acto preliminar y preparatorio de sucesos de largo alcance, preñados a su vez de consecuencias que parecerían imposibles dentro del ritmo ordinario de la ética humana, presta y comunica necesariamente su índole y sustancia a todo lo que vino después.

El triple carácter en cuestión: Cromwell accionista; Cromwell consejero; Cromwell abogado general de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, comportaba el contenido siguiente:

1o. Cromwell, accionista: este carácter le procuró al señor Cromwell un interés material directo (comercial, pecuniario y personalísimo) en una empresa norte-americana domiciliada en Nueva York cuyas acciones en más del 98% pertenecían a una Compañía domiciliada en París (la Universal del Canal de Panamá *en liquidación*) operante, lo mismo que ésta, a lo largo de la vía interoceánica del Istmo colombiano;

2o. Cromwell, consejero: colocó tal cargo al señor Cromwell en posición conspicua dentro de la Compañía del Ferrocarril y en posición ejecutiva dominante dentro del Directorio;

3o. Cromwell, abogado general: este último carácter fue la ocasión de que el propio Directorio en que figuraba prominentemente, le discerniera al señor Cromwell (o lo que tanto monta, a la firma social *Sullivan y Cromwell*) la representación judicial y consultiva de la Compañía del Ferrocarril en todos los teatros de actividad de esta Empresa.

Y como la intervención proteica que acaba de explicarse comenzó en 1893 y el contrato o transacción acordado entre las Compañías Universal y Nueva del Canal, de que se ha hablado, no se celebró sino un año más tarde, en Noviembre o cosa así de 1894, salta a la vista la doble participación de interés privado y de interés profesional del accionista, consejero y abogado del Ferrocarril en la confección del aludido contrato o transacción, al menos en lo concerniente a la propiedad de la Empresa, como que en esta parte dicho contrato o transacción no tuvo otro objeto que defraudar, por un lado, a Colombia de su derecho de dueña presunta de las obras del Ferrocarril en cualquier caso de caducidad de la concesión, dado que tales obras, entonces, no se considerarían como parte del activo reversible; y por otro lado, socaliñar a los primeros accionistas y tenedores de bonos de la Compañía Universal algo como 15 millones de dólares o sea, la diferencia entre los *veinte* que pagaron antaño, con sus ahorros, por las acciones del Ferrocarril y los *cinco* que únicamente percibirían, ogaño, en el caso de no hacerse tampoco el canal por la Compañía Nueva. Los accionistas de ésta, especuladores en su gran mayoría, serían los beneficiarios de esa utilidad, *ad hoc*. Y ni ellos sólo, porque esta utilidad derivada artificialmente de la contingencia (que ya entonces mismo no era acaso sino seguridad) de adquirir por 5 lo que a otros

había costado 20, no iría toda ella a parar al bolsillo de los tenedores de las 68.887 acciones que constituían casi el único capital efectivo de la Compañía Nueva; también se lucrarían de tal utilidad las restantes 1.113 acciones del Ferrocarril que estaban en manos de particulares en los Estados Unidos, porción considerable de las cuales habían pasado a pertenecer, por compra, como ya se sabe, al señor Cromwell (10).

- De esta forma, los intereses de los especuladores franceses agazapados a la sombra de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y los intereses norte-americanos que pelechaban al amparo de la Compañía del Ferrocarril — habían quedado amalgamados; una misma suerte de ahí en adelante los conduciría o al éxito financiero o a la ruina pecuniaria. William Nelson Cromwell, E. A. Drake, y los demás accionistas yanquis del Ferrocarril (todos, por supuesto, miembros del Consejo de Administración de esta Compañía) por una parte, y los Bunau Varilla, los Eiffel, los Oberdoerffer y demás accionistas carcelarios y no carcelarios de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, por la otra, habían hecho causa común y embarcándose en un mismo barco el cual, así tripulado, ya no sería cosa de que se fuese a pique.

Esta misma operación, primer vagido de vida de una compañía creada con el expreso propósito de llevar a su conclusión la obra interoceánica y que a esto venía obligada además por el compromiso formal contraído con el Liquidador de la que había fracasado en el empeño, — esta operación, preguntamos, ¿no se hacía depender en cierto modo del no cumplimiento; no se vinculaba al éxito por la vía del insuceso? En lo cual se revela ya el espíritu de especulación que presidiría a sus deliberaciones, tan incompatible con la buena fe contractual que había de suponerle, en su ingenuidad, la República de Colombia.

Un año más tarde, en Enero de 1896, he aquí que esta misma Compañía Nueva del Canal de Panamá, cuyo domicilio social estaba en París y que maldita la necesidad que tuviera de exóticas representaciones dentro del funcionamiento ordinario y normal de su instituto, confería en William Nelson Cromwell y la sociedad Sullivan y Cromwell de Nueva York, la representación y defensa de *sus intereses* (fuera de los del Ferrocarril que ya tenían a M. Boyard, ¿cuáles serían estos?) y lo nombraba abogado y consultor general de dicha Compañía en los Estados Unidos.

El carácter *sui generis* de esta representación arroja luz sobre los íntimos propósitos y aspiraciones de la Compañía Nueva a la sazón; delata el hecho de no ser ya un Canal francés ni siquiera un Canal europeo el blanco de sus desvelos sino un Canal yanqui, pero por la vía de Panamá y con desprecio de la de Nicaragua, tan popular entonces. De aquí que los poderes acordados a Sullivan y Cromwell no tuviesen por objeto representar a la Compañía judicial o administrativamente en litigios o asuntos sustanciosos; ni siquiera ante la plutocracia y la banca con la mira de conseguir el capital que Francia y Europa rehusaban para la obra. El encargo era para gestionar y operar la subrogación del Canal de Panamá en lugar del de Nicaragua y por ende se extendía, como lo dijo el mismo Cromwell,

a todo lo que fuera conducente a ese fin en lo legal, lo judicial, lo legislativo, lo político, lo financiero, etcétera. Porque, agregó, la sociedad mandataria "constituía una fuerza, una organización y una causa instrumental -como se dice en filosofía- *adaptada especialmente a las necesidades de la Compañía Nueva del Canal de Panamá*".

El señor Cromwell, con franqueza rayana en cinismo, va hasta el extremo de insinuar algunos de los medios, al alcance suyo y de sus socios, puestos en práctica en el desempeño del mandato recibido.

"Bien está, dice, explicar aquí también que en más de treinta años de activa y dilatada carrera profesional, la firma de *Sullivan y Cromwell* se había creado íntimas relaciones, susceptibles de ser aprovechadas ventajosamente, con hombres colocados en posiciones de poder e influencia en todos los círculos y en todas partes de los Estados Unidos; y que no sólo se hallaban los socios de la firma en pie de estrechas e íntimas relaciones con sus colegas más distinguidos de todo el país sino que habían llegado a conocer y a poder sobornar por la influencia a un número considerable de hombres públicos figurantes en la política, en los círculos financieros y en la prensa. Y todos estos prestigios y relaciones *fueron* de utilidad grande y a veces decisiva y un enorme auxiliar en el descargo de sus deberes profesionales para con el asunto del Panamá... Ni sería posible ni quizás conveniente detallar y enumerar los modos y maneras innumerables con que fueron aprovechados en dicho asunto nuestra posición influyente y nuestro poder.... No quiere decir esto que la remuneración por nuestros servicios deba basarse en esta consideración únicamente, pero fue ella en parte la que añadió peso y potencia a nuestras actividades profesionales, la que contribuyó substancialmente al resultado obtenido y la que nos permitió, durante los críticos trances que atravesó este gran negociado, apartar lo que en varias ocasiones pareció el golpe de gracia de la empresa de Panamá, y cambiar en victorias decisivas los casos más desesperados" (11).

Estas palabras, cargadas de sentido, dan la medida de lo que era y para lo que era aquel mandato singular cuyo ejercicio, por lo demás, no había de circunscribirse a los Estados Unidos, sino que traspasaría las fronteras yanquis e iría a ejercerse simultáneamente y con idéntica amplitud e inescrupulosidad en Bogotá y en Panamá, es decir, en toda la extensión geográfica abarcada dentro de sus vastos tentáculos por la entidad mandante, la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Lo cual era ya, respecto de Bogotá y Panamá, como llover sobre mojado; puesto que este mismo señor Cromwell, accionista, consejero y abogado general del Ferrocarril, con quien tenían que ver también Bogotá y Panamá, estaba gobernando las riendas de esta Compañía al tenor de de lo que, por decirlo de sí, dijo él mismo del papel de todo abogado general de sociedad anónima en los Estados Unidos, a saber: que es su guía (*guiding spirit*) y conductor de hecho, su mayor fuerza dominante.

Quedaron así encomendados a unas solas manos, y las tales norteamericanas, esto es, curadas de escrúpulos, todos los intereses creados y los que habían de crearse alrededor del Canal de Panamá en frente, por no decir todavía en contra, de los intereses de la Nación colombiana, dueña del territorio de la ubicación de la obra y que era la otra parte en los contratos con aquellos grandes intereses así coaligados y amalgamados contra ella.

Los primeros pasos del señor Cromwell y su firma social en desempeño del poder *sui generis* ya descrito, se encaminaron hacia la consecu-

ción de dos objetivos de un alto valor preparatorio al par que comprometedor, a saber: la adopción por el Congreso y la Administración Ejecutiva de los Estados Unidos del primer extremo del dilema de los dos canales, Panamá o Nicaragua; y el otorgamiento por el Gobierno colombiano de una nueva prórroga de seis años que, prolongando hasta 1910 la vigencia de la que expiraría el 31 de Octubre de 1904, dejase a los promotores de aquel otro empeño, un radio mayor y amplísimo en que agitarse con absoluta libertad de acción.

Respecto del primer objetivo, el estado de las cosas en el punto a que hemos llegado era éste: se habían entablado desde 1897 negociaciones directas entre el Secretario de Estado, señor Juan Sherman, y el representante de las Repúblicas de la América Central, señor J. D. Rodríguez, para la construcción del Canal de Nicaragua por los Estados Unidos. La idea de un canal oficial —obra y propiedad del Gobierno yanqui— tendenciosa a prescindir del sistema de construcción por empresa particular, tomaba cuerpo y se imponía. A tal punto que la lucha o competencia de las dos vías, para que prosperase por la parte de Panamá, tendría que ventilarse, tarde o temprano, en el terreno prohibido de un entendimiento con el soberano de Washington, es decir, con un Gobierno extranjero. Cromwell, no sólo preveía esto sino que lo quería; pero contemporizaba y conllevaba las cosas en espera de oportunidad y coyuntura.

Respecto de lo segundo, he aquí lo que el propio abogado de la Compañía Nueva del Canal de Panamá refiere que aconteció en vísperas de la solicitud hecha por ésta al Gobierno Colombiano de nueva prórroga, por un sexenio, del plazo de la concesión:

"En vista de las activas negociaciones entre los Estados Unidos y Nicaragua entabladas por el Secretario Sherman, concebimos el plan de inducir a la misma Colombia a que interviniese, haciendo valer los términos del Tratado de 1846-1848 entre la Nueva Granada (hoy Colombia) y los Estados Unidos y amparando los derechos de la Compañía del Canal de Panamá, dueña de la concesión otorgada por Colombia sobre la base de aquel Tratado. Esta concepción nuestra fue consultada con la Compañía y aprobada inmediatamente; y, en consecuencia, la comunicamos sobre la marcha al representante de Colombia en los Estados Unidos (el señor Rengifo, Encargado de Negocios en Washington) (12) con quien celebráramos larga serie de conferencias en el curso de las cuales le expusimos las nuevas circunstancias en que se hallaba la Compañía del Canal; discutimos el Tratado de 1848, y suministráramos argumentos en apoyo de estos puntos de vista.

Redactáramos y presentáramos al representante de Colombia, una protesta oficial, la misma que al cabo de alguna discusión él aceptó y presentó al Gobierno de los Estados Unidos (13). El efecto de este paso se hizo pronto sentir y la atención de los Estados Unidos se convirtió hacia el Canal de Panamá, gracias a esta importante intervención diplomática que puso delante de aquel Gobierno ventajosamente esa vía interoceánica como un factor cuya consideración se imponía para la solución de los problemas pendientes. Hasta entonces había pasado del todo inadvertida....." (14).

¿No es ya esto que aquí se dice ponerse a hablar nuestra diplomacia por boca de ganso? ¿No es empezar a hacer el gato que sacó las castañas del fuego para el mono de la fábula?

¿Y supo la Cancillería de Bogotá de esta intervención intempestiva al par que inconsulta, ridícula? ¿La aprobó? ¿La improbo? ¿Hizo la vista

gorda?

No hemos podido averiguarlo; pero ya se verá en lo que sigue cómo no fue distinta esta actitud de la observada por la diplomacia colombiana a todo lo largo del vía crucis que *quiso* recorrer sirviendo de gurrupíe —no a un pensamiento, que esto excusa siempre— sino a sórdida especulación internacional entre tahures de alto bordo.

NOTAS

- 1 Este artículo pertenece al contrato original celebrado el 15 de Abril de 1850. Véase *"Compilación de contratos junto con las modificaciones y aclaraciones de los mismos relativos a varias empresas establecidas en el Departamento de Panamá"*.- Edición Oficial.- Tip. Casís y Cia.-1898.
- 2 Compilación citada, pag. 27.
- 3 Colombia en 1848 entabló la reclamación consiguiente contra las compañías del Canal y del Ferrocarril. La Administración Otálora encomendó el asunto a la habilidad del ilustre colombiano, Dr. Gil Colunje. El cual refiere en un folleto de aquella época, el fracaso de dicha reclamación. Cuando se entendía el Comisionado con el Vice-Presidente de la Empresa, en París, sobre el caso, vióse el Gobierno de Colombia precisado a colocar en la misma Compañía un empréstito de medio millón de dólares. Convertida así la Compañía de la noche a la mañana en *acreedora* del Gobierno reclamante, la misión del Dr. Colunje, por el mismo hecho, quedó condenada al insuceso y al ridículo.
- 4 El precio exacto de venta de cada acción de 100 dólares nominales, fue el de dólares 291.
- 5 Siendo Felipe Bunau Varilla Ingeniero en Jefe en ejercicio, de la obra del Canal en el Istmo de Panamá a sueldo de la Compañía Universal, su hermano Mauricio y los dos ingenieros Artigue y Sonderegger constituyeron la *"Compañía de Culebra"* para contratar, en clase de empresarios, con dicha Compañía Universal, la excavación del corte de Culebra ya empezada por otra compañía, la Anglo-Dutch, cuyo contrato había sido cancelado. Felipe Bunau Varilla, en varios lugares de su libro *"Panama, the creation, destruction and resurrection"* habla de aquella empresa particular. Desde luego se atribuye la formación de la Compañía y se queja de no haber aceptado, mientras fue empleado de la Universal, participación en los beneficios de la empresa que eran tan grandes que hubieran podido darle la holgura pecuniaria necesaria para no hacer otra cosa en su vida (pag. 72). Al fin, sin embargo, se decidió por la participación. "Acepté, dice (pag. 72), la oferta que repetidas veces me había hecho mi hermano, miembro de la *Compañía de Culebra* de dividir conmigo las utilidades que él atribuía generosamente a mis conocimientos técnicos". En otra parte (pag. 78): "Mi hermano, Mauricio Bunau Varilla, se reservó el manejo de las finanzas de la empresa, mientras los ingenieros Artigue y Sonderegger tomaron a su cargo la parte técnica en el Istmo". Por último (pag. 73): "Desde el primero de Septiembre de 1886, dejé yo de pertenecer al cuerpo de ingenieros de la Compañía Universal, para tomar a mi cargo la dirección de los trabajos de Culebra".

Fueron, pues, estos señores, de los contratistas demandados para que restituyeran a los fondos de la Compañía Universal sumas reputadas mal habidas. Fueron también, por consiguiente, de los que entraron en los arreglos de condonación y desistimiento necesarios para poder formar la Compañía Nueva del Canal de Panamá en cuya constitución figuraron, al igual de los demás que estaban en su caso, como *accionistas carcelarios* de dicha Compañía Nueva. De la magnitud del interés puramente pecuniario de los Bunau Varilla en la especulación (la Compañía Nueva del Canal de Panamá no fue, desde el principio, otra cosa que una gran especulación) dan indirecto testimonio algún pasaje de la obra citada (página 209) y el episodio de la restauración del abogado Cromwell en su puesto de mandatario general de la Compañía Nueva del Canal. Habiendo sido destituido

del mismo con fecha 30 de Junio de 1901, bastó que Felipe Bunau Varrilla, a la sazón en Washington y su hermano Mauricio, en París, aconsejasen el restablecimiento de Cromwell en su antiguo puesto para que la Compañía revocase su edicto y lo nombrase de nuevo a partir del 27 de Enero de 1902.

"Mauricio, refiere su hermano (*The Story of Panama*, pag. 22), dueño casi único del periódico *Le Matin*, actuó personalmente en el Consejo de Administración y sacó triunfante su empeño de re-instalar en su puesto al señor Cromwell".

- 6 "*La Grande Encyclopédie*".- Tome Vingt-Cinquième.- Artículo "Panamá", subdividido así I: Historique; II: Compagnie Universelle du Canal Interocéanique; III: Le Panama, la Justice et le Parlement. Autor del artículo; René Samuel, Bibliotecario en jefe del Senado, París.
- 7 Compilación citada, pag. 72. Léase la Ley 107 de 1890 en que corre inserto el contrato de prórroga Roldán-Wyse.
- 8 "*The World*", diario de Nueva York en su edición correspondiente al 4 de Octubre de 1908, ofreció los datos biográficos siguientes que conviene conocer:

"El señor Cromwell ejerce la profesión de abogado de Compañías anónimas (*Corporation Lawyer*), pero ejerce también muchos otros oficios. Es un prodigio en materia de números y taquígrafo de maravillosa destreza. Nació en Brooklin en 1854 y no se gastó en su educación mucho dinero que digamos. Pronto tuvo que valerse a sí mismo y empezar a trabajar. Obtuvo un empleo de muchacho de oficina o dependiente de un Despacho de la Compañía del Ferrocarril, donde su habilidad aritmética intuitiva lo hizo avanzar rápidamente. Desplegó, además, otras cualidades de intelecto que lo señalaron como un hombre excepcional.

"Juan E. Searles, antiguo *Rey del Azúcar*, en un encuentro casual con el joven Cromwell, le aconsejó que estudiara Derecho. Sin mucha dificultad se preparó el neófito para ser admitido en la Universidad de Columbia y se graduó al propio tiempo que Guillermo B. Hornblower. Ingresó en la Oficina Judicial de "Sullivan, Kobbe & Fowler" cuyo socio principal, Algernon S. Sullivan, es el Chesterfield del Foro norteamericano. Con el tiempo, otros socios se iban separando y el señor Cromwell vino a figurar en la firma social bajo el nombre de "Sullivan & Cromwell". En 1888 murió el señor Sullivan reemplazándolo su hijo Jorge H. Sullivan. Desde entonces el señor Cromwell ha sido "el todo" en la Oficina, pues del socio Sullivan se oye hablar muy poco".

- 9 Los datos relacionados con William Nelson Cromwell (1893-1896) han sido extractados de sus declaraciones juradas rendidas ante la Comisión de Canales Interoceánicos encargada por el Senado estadounidense en 1906 de la investigación de los asuntos del Canal de Panamá y del Ferrocarril. (*Vide infra*, Documento Letra "F").

Estos testimonios corren publicados en un libro oficial de los Estados Unidos, mandado imprimir por la Cámara Baja con este título en inglés: *THE STORY OF PANAMA, Hearings of the Rainey Resolution before the Committee on Foreign Affairs of the House of Representatives*".- Washington.- Government Printing Office. — 1912.

"*The Story of Panama*", es una compilación de documentos importantísimos obtenidos casi todos gracias a los esfuerzos del Diario neoyorquino "The World" el cual, acusado de calumnia por el Presidente Roosevelt en Octubre de 1908 - se dio a la tarea de procurarse en Washington, Bogotá y Panamá las pruebas de los cargos tenidos por calumniosos.

Como en esta Historia Crítica se hace un uso frecuente de las pruebas contenidas en el precioso volumen de 736 páginas, conviene dar razón de sus diversas partes para facilitar al lector la verificación de las citas. Dichas diversas partes son:

(a) PHILIPPE BUNAU VARILLA: "POR LA VERDAD HISTORICA" (Stament on behalf of Historical Truth).- páginas 3 a 44 del volumen.

Es un folleto escrito en París (el 29 de Marzo de 1912) en refutación de la relación histórica de la separación de Panamá hecha ante la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos por Henry N. Hall, corresponsal del "New York World".

En esta relación aparece Bunau Varilla como un simple mandadero de William Nelson Cromwell y de la Compañía Nueva del Canal de Panamá; por lo que en la refutación se trata de establecer, sin éxito por supuesto, que fue Bunau Varilla el que concibió y llevó a cabo la "revolución de Panamá", independientemente de Cromwell y de la Compañía Francesa mencionada.

(b) HENRY T. RAINEY: SU TESTIMONIO ante la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara de Representantes de los Estados Unidos encargada de la investigación de los asuntos de Panamá. Este testigo, Representante por el Estado de Illinois, fue el autor de la proposición aprobada provocando esta investigación.

El testimonio ocupa las páginas 45 a 100 del libro "*The Story of Panama*", y es una exposición del objeto de la investigación la cual se dirigía, según el autor de la proposición respectiva, a demostrar la justicia de la petición de la República de Colombia para que se sometiera a la decisión del Tribunal de La Haya la cuestión de Panamá. Como pruebas preliminares el señor Rainey adujo las siguientes que figuran íntegramente en esta parte:

A).- Un artículo de Leander T. Chamberlain publicado en la Revista *The North American Review*, número de Febrero de 1912, y titulado Un Capítulo de Deshonor Nacional (*A Chapter of National Dishonor*).

B).- El Tratado de los Estados Unidos y la Nueva Granada firmado en Bogotá el 12 de Diciembre de 1846, promulgado por el Presidente James K. Polk el 12 de Junio del mismo año.

C).- El Tratado Hay-Bunau Varilla celebrado por los Estados Unidos con la República de Panamá el 18 de Noviembre de 1903; ratificado por Panamá el 2 de Diciembre de ese año, y por el Senado Americano el 23 de Febrero de 1904.

(c) HENRY N. HALL: SU TESTIMONIO ante la Comisión de Relaciones Exteriores de la Cámara en desarrollo de la Resolución de Rainey. El señor Hall, del Cuerpo de Redacción del *New York World* fue el encargado por esta empresa de reunir y compaginar las pruebas obtenidas por ella para el juicio por calumnia de que se ha hablado.

Esta parte del testimonio de Henry N. Hall ocupa las páginas 101 a 192 del libro "*The Story of Panama*" y hace la historia de las relaciones de Colombia con los Estados Unidos en conexión con el Istmo de Panamá desde 1846-1848 y el tratado de garantía de ese año, pasando por los Tratados de 1869 y 1870 sobre construcción de un Canal interoceánico, los mismos que, no ratificados en los Estados Unidos, dieron lugar al contrato de Marzo 20 de 1878 con Lucien Napoleón Bonaparte Wyse. Se extiende también a las negociaciones con las Compañías del Canal y a las entabladas con el Gobierno de Washington por Martínez Silva y José Vicente Concha, y copia íntegramente los dos documentos siguientes: Documento letra "A" titulado en inglés "*Arbitration between Messrs. Sullivan & Cromwell and la Compagnie Nouvelle du Canal de Panama. Mr. Cromwell's Brief*" (*Vide. infra. "d"*).

Documento Letra "B" Titulado en inglés "*The Panama Libel Suit. - History of the case of the United States vs. The Press Publishing Company decided in favor of "The World" by the United States Circuit Court and by the Supreme Court of the United States. together with a Statement of how "The World" came to print the news article of October 2, 1908; Mr. Cromwell's part in the publication. etc.*". (*Vide. infra.*)

(d) WILLIAM NELSON CROMWELL POR SULLIVAN Y CROMWELL: RELACION de los servicios prestados por Sullivan y Cromwell en su carácter de abogados generales en los Estados Unidos de la Compagnie Nouvelle du Canal de Panama durante los 8 años corridos de 1896 a 1904 en representación, defensa, protección y adelantamiento de los intereses de dicha Compañía.

Esta "relación" en el libro "*The Story of Panama*" ocupa las páginas 193 a 298. Es una especie de alegato o exposición de hechos en apoyo de una cuenta de honorarios por 800.000 dólares pasada por la firma judicial "Sullivan y Cromwell". Habiendo parecido excesiva esta cuenta a los que debían pagarla se convino en someter el punto a un Tribunal de arbitramento compuesto de tres abogados franceses, a saber: Maîtres Henry Barboux, George Devin y Alexandre Ribot los cuales, después de oír a las partes, fallaron como compensación por los servicios prestados y los gastados la suma de *Frcs. 1.000.000* o 200.000 dólares. El alegato o exposición de Cromwell figuraba en el proceso respectivo traducido al francés, de cuyo idioma lo trasladó al inglés Henry N. Hall por cuenta del *New York World*.

Constituye una documentación preciosa para la historia del Tratado Herrán-Hay y de la desmembración de Colombia por los aspectos internacionales de esos sucesos.

(e) ACUSACION POR CALUMNIA. El Presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt contra el "World" de Nueva York.

Ocupa este juicio en el libro "*The Story of Panama*" las páginas 299 a 312. Es la historia de la acusación indicada, desde sus orígenes hasta que terminó por sentencia inhibitoria proferida por el Juez Federal ante quien se presentó el libelo de acusación. Los jueces del Estado de Nueva York donde se publicaba el *World* eran los competentes para el caso. El juicio por consiguiente no llegó a abrirse a pruebas; pero el *World*, a su costa y con grandes gastos, había logrado la prueba plena de la verdad de sus cargos contra el régimen por si Roosevelt se hubiera arriesgado a intentar de nuevo la acusación ante los Jueces del Estado de Nueva York. Lo que no se atrevió a hacer.

(f) HENRY N. HALL: SU TESTIMONIO, segunda parte.

Ocupa las páginas 313 a 521 del libro "*The Story of Panama*". Tomando la narración donde la dejó la primera parte, la conduce hasta el fin de la guerra de los Estados Unidos con Colombia que acabó por arrebatarse a ésta el Istmo de Panamá. Acceden a esta parte los nuevos documentos siguientes:

Documento letra "C" (pags 399 a 428). Contiene una serie de despachos cablegráficos en clave que no se han podido descifrar por desconocerse las claves usadas por las diferentes ramas del Gobierno de Washington de donde procedieron.

Documento Letra "D" (pags 429 a 530). Extractos sacados de los Diarios de Navegación de los buques de guerra "Nashville" y "Dixie", comandantes J. Hubbard y Francis H. Delano, respectivamente, en el tiempo comprendido entre el 27 de Septiembre de 1903 y el 30 de Enero de 1904 respecto del "Nashville"; y entre el 1º de Octubre y el 9 de Noviembre de 1903, respecto del Dixie.

Documento Letra "E" (pags. 521 a 530) sobre el pago a Panamá de \$ 10.000.000, precio de la Zona del Canal.

Documento Letra "F" (pags. 530 a 572), sobre la resistencia culpable de William Nelson Cromwell a declarar ante la Comisión de los Canales Interoceánicos del Senado de los Estados Unidos cuyo presidente era el Senador por Alabama, John T. Morgan.

Documento Letra "G" (pags. 572 a 594), transcribiendo los mensajes del Presidente Roosevelt al Congreso de los Estados Unidos sobre el caso de Panamá, a saber: el del 2 Diciembre de 1902 (fragmento); el del 7 de Diciembre de 1903; y el del 4 de Enero de 1904.

Documento Letra "H" (pags. 594 a 612), transcribiendo asimismo la Protesta de Colombia contenida en la Nota de la Cancillería colombiana fechada en Bogotá el 12 de Abril de 1904 y firmada por el Ministro Luis Carlos Rico, sobre el Tratado Hay-Bunau Varilla. La Nota está traducida al inglés.

Documento Letra "I" (pags. 612 a 629), transcribiendo las peticiones colombianas de arbitramento, a saber: la de la Legación de Colombia en Washington el 21 de Octubre de 1905 firmada por Diego Mendoza Pérez; la respuesta a esta Nota, del Secretario de Estado, Elihu Rooth, del 10 de Febrero de 1906; la Nota de la Legación colombiana de fecha 6 de Abril de 1906 escrita en *The Rochambeau* y firmada por Diego Mendoza Pérez; la Protesta formulada por el Ministro colombiano Francisco de P. Borda de fecha 28 de Marzo de 1911 con motivo del discurso de Roosevelt en Berkeley, California en que dijo: "Yo tomé a Panamá....." y un Discurso del Secretario P. C. Knox pronunciado ante el National Press Club abogando por la necesidad del arbitraje internacional en general. Documento Letra "K" (no hay letra "J"; pags. 630 a 676). Es una compilación cronológica de los hechos...escrita por Earl Harding, del Cuerpo de Redactores del *New York World*.

Dice de William Nelson Cromwell iniciando las negociaciones sobre el Canal de Panamá, trocando en instrumentos suyos a los diplomáticos de los Estados Unidos y de Colombia, y haciendo uso del "palo" (BIG STICK) del Presidente Roosevelt para proteger los intereses de los especuladores, sus clientes; del origen cromwelliano de la enmienda Spooner y del mentís dado por el Senador de este nombre; de las decepciones y errores del Senador Hanna en su discurso ante el Senado, escrito por Cromwell; de la contribución de \$ 60.000 para los gastos de la campaña electoral del Partido Republicano en 1900, extraída de los fondos de la Compañía Nueva del Canal en pago de habérsele permitido a Cromwell variar la forma del programa canalero en la Plataforma del Partido corres-

pondiente a ese mismo año; de las propuestas para la desmembración de Colombia hechas por el Departamento de Estado en 1902; de la sobornación del Gobierno colombiano con dinero yanqui y del negocio con el General Reyes; de las conferencias secretas de Roosevelt y Cromwell con comisionados de Panamá antes de la "revolución"; de las mentiras y falsedades contenidas en los papeles de Estado del Presidente Roosevelt y del Secretario Hay; y de las tachas irremediables en la coartada del señor Cromwell.

Documento Letra "L", (pags. de 1 a 372). Es un legajo de 372 páginas escritas a máquina en idioma inglés, en el cual figuran, originales, las declaraciones juradas de panameños y extranjeros, tomadas en Panamá según el sistema sajón de preguntas y respuestas orales, ante el Juez del Circuito de Panamá, Héctor Valdés, y su Secretario en propiedad, Gregorio Conte, del 11 al 20 de Junio del año 1909. Contiene además facsimiles de documentos originales y fotografías ilustrativas de hechos contemporáneos.

Bueno es advertir que este documento no se encuentra transcrito, al igual de los precedentes en el libro "*The Story of Panama*" ni por tanto figura allí con la letra "L"; pero visto que está original en el expediente archivado sobre pruebas, creado en el juicio por calumnia ya mencionado; que Hall cita este documento fragmentariamente en su testimonio; y que se obtuvo por los esfuerzos y a costa del *New York World*, se pone aquí para citarlo cuando ocurra el caso como Documento Letra "L". Conste así.

- 10 *The Story of Panama*: Documento letra "F", pág. 534 y siguientes.
- 11 *Op. Cit.* - Documento letra "A", pág. 206.
- 12 El General Julio Rengifo desempeñaba el cargo de Secretario de la Legación en Washington; pero en ausencia del Ministro lo reemplazaba con el carácter de Encargado de Negocios *ad interim*. El Ministro a la sazón era el señor don José Marcelino Hurtado quien tenía a su cargo esa Legación y las de Italia e Inglaterra. Entonces se hallaba en Roma (*Vide*, Memoria de la Cancillería Colombiana al Congreso de 1898).
- 13 En la Nota del 5 de Enero, 1904, el Secretario Hay en respuesta a otra del General Reyes, se hace referencia a esta "protesta" oficial de Rengifo redactada por Cromwell, en los términos que siguen:
"En una nota del Encargado de Negocios de Colombia en Washington de fecha 3 de Enero de 1899, recomendando (commending) la Empresa de Panamá a la simpatía (*to the good will*) de este Gobierno se indican las ventajas que los Estados Unidos derivarían del Canal de Panamá estudiado a la luz de ese convenio internacional, o sea, del Tratado de 1846".
(Moore, *International Law Digest*; tomo III, sección 344, Pag. 102).
- 14 *The Story of Panama*: Documento letra "A", pag. 214.