

CAPITULO SEGUNDO

Visita de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y presentación de un memorial y de una carta, al Presidente de los Estados Unidos. □ Opinión de Bunau Varilla sobre este paso dado por la Compañía. □ Solicitud de prórroga hecha al Gobierno Colombiano. Acción del Congreso sobre ella. □ Disimulo y mendacidad de la Compañía en esa ocasión. □ Cromwell sale garante ante el Gobierno de Washington de la absoluta disponibilidad del de Colombia y suministra la prueba. □ Mensaje del Presidente McKinley.- Primer Bill pro-Nicaragua.- El Tratado Clayton-Bulwer. □ La Compañía Nueva del Canal propone nacionalizarse en los Estados Unidos y darle participación en la Empresa al Gobierno de Washington. □ Ley del 3 de Marzo de 1899 sobre creación de la Comisión Istmica del Canal (segunda de este nombre). □ Pregunta tentadora del Almirante Walker al Consejo de Administración de la Compañía, en presencia del Agente Fiscal de Colombia. □ Misión especial del Gobierno colombiano, llega a París. □ La Compañía apodera a William Nelson Cromwell para el acto especial de nacionalizarla en los Estados Unidos. □ Esguerra, Torres, Samper (Rodulfo), Reyes y Calderón (Clímaco), reunidos en París, se deciden por conceder la prórroga. □ La Misión especial, en París, bajo la influencia de la Compañía Nueva del Canal. □ Estalla, en Colombia, la guerra civil.- Reflexiones alrededor de este hecho. □ La "Compañía Americana del Canal de Panamá" (Panama Canal Company of America). □ Surge conflicto entre el Gobierno de Colombia y Esguerra, Comisionado Especial, a propósito del precio de la prórroga. □ La Misión Especial burlada. Fin desairado que tiene. □ La prórroga se concedió en forma de compraventa, para disimular la verdadera causa del precio cuyo pago lo hizo la Compañía, no por la prórroga, sino por la connivencia o complicidad del Gobierno para los planes de aquella. □ Responsabilidades que de la prórroga nacieron para los que en ella tuvieron intervención. □

El 2 de Diciembre de 1898 fue recibido en audiencia oficial por el Presidente de los Estados Unidos, William McKinley, y su Secretario de lo Interior y Relaciones Exteriores, John Hay, el ciudadano francés Maurice Hutin, Director General de la Compañía Nueva del Canal. Iba acompañado de William Nelson Cromwell, mandatario general en los Estados Unidos, y de A. Robaglia, Ingeniero en Jefe de la misma Compañía.

Cromwell preparó y dispuso esta visita, para la cual vinieron expresamente de París a Nueva York y Washington los nombrados representantes de la Compañía autorizados al efecto por la Junta Directiva.

El único objeto de la audiencia, poner en manos del Presidente

McKinley un memorial dirigido a este funcionario y suscrito por los señores dichos.

En este memorial se historiaba a la Compañía Nueva del Canal de Panamá: su formación, concesiones, trabajos hechos, organización de un Comité de ingenieros internacionales para nuevos estudios en el Istmo colombiano, conclusiones favorables a este Canal de dicho Comité, y cuáles fueran las intenciones de la Compañía a la sazón. Decíase también que el valor del activo, libre de gravámenes, de la Empresa, pasaba de cien millones de dólares; que los títulos de propiedad de todo ese activo eran perfectos; que la Compañía no tenía otro pasivo sino las nóminas y planillas mensuales por sueldos y salarios; que carecía en absoluto de acreedores hipotecarios y fiduciarios, y que sus reservas metálicas en Caja superaban con mucho a las urgencias del momento.

El memorial agregaba que en caso de que los Estados Unidos abandonasen la idea de construir el Canal de Nicaragua la Compañía Nueva se reconstituiría según las leyes norte-americanas y formaría una compañía anónima *yanqui* encargada de llevar a cumplida ejecución el Canal por Panamá (1).

Junto con esta visita oficial y por el mismo conducto recibió el propio señor McKinley una carta, también oficial, del Presidente del consejo de Administración de la Compañía, señor Bonnardel, a la que se refiere un testigo presencial del modo siguiente:

"La Compañía Nueva del Canal de Panamá no hizo nada por salvar la grande obra emprendida preservando con ello a Francia el fruto de su labor. La primera manifestación exterior de vitalidad que se dio fue la oferta o peticitación de venta del Canal a los Estados Unidos. Esta solución desesperada hubiera sido honorable tan sólo en el caso de que la Compañía Nueva hubiese hecho todo lo posible por conseguir el fin para que había sido creada. Nada había hecho en tal sentido. Luego su resolución no fue honorable. La oferta y peticitación se obró en la forma de una carta al Presidente de los Estados Unidos, fechada el 18 de Noviembre de 1898....." (2).

Por otra cosa además no era honorable este paso de la Compañía: porque lo daba a sabiendas de que con él contravenía o empezaba a violar la prohibición contenida en el artículo 21 del contrato de concesión Salgar-Wyse (3).

Sea como fuere, dos días después de la visita que se acaba de reseñar, la Secretaría de Estado en Washington hizo pública la noticia oficial de haber negado el Congreso de Colombia petición de prórroga del término de la concesión, hecha por la Compañía Nueva del Canal de Panamá.

Esta noticia, dada a raíz de la presentación del memorial bombástico de la Compañía al Presidente de los Estados Unidos, comprometía la buena fe de sus signatarios que decían contar con la cooperación incondicional del Gobierno de Colombia.

¿Y qué sucedía de cierto, en Bogotá, a este respecto?

Pues que, habiendo presentado la compañía en los últimos días del mes de Octubre de aquel mismo año, al encargado del Poder Ejecutivo,

señor José Manuel Marroquín, una petición de prórroga del término de la concesión que, según su estado entonces, expiraría en 1904, el Secretario de Hacienda, don Pedro Antonio Molina, la había pasado a una Rama del Congreso, a la sazón reunido, junto con un Proyecto de ley de autorización al Gobierno para concederla por seis años más llegado el caso.

La Cámara de Representantes recibió dicho Proyecto de ley el 2 de Noviembre de 1898; el 19 lo aprobó en primer debate; para tercer debate el 28, no lo consideró; negó una moción de suspensión indefinida el 5 de Diciembre y aprobó en la misma sesión otra de suspensión para el día siguiente. Pero el 6 de Diciembre de 1898 clausuró el Congreso sus sesiones sin que la Cámara lo llamase a discusión; por lo que a moción del representante Carlos Cuervo Márquez impartió su aprobación a una constancia que dice así: "Conste en el acta que el Proyecto de ley no alcanzó a considerarse por falta de tiempo".

No era esto de todo en todo exacto, pues, como se ve, tiempo material hubo para hacerlo ley de la República. Pero la verdad es que la petición de prórroga, hecha por la Compañía, tuvo impugnadores; y de gran prestigio algunos de ellos como el Dr. José Vicente Concha. En el mismo Gabinete no todo iba a pedir de boca a este respecto. El General Olegario Rivera, reemplazo del Dr. Molina en la Secretaría de Hacienda, llamado a responder a una interpelación en la Cámara de Representantes, se manifestó francamente hostil a la "nueva" prórroga; la cual, además, carecía de ambiente en sectores importantes del Partido Conservador y del Liberal, de la prensa y de los corros populares. Señaladamente don Francisco Groot y el Dr. Carlos Martínez Silva, entre los conservadores, y entre los hombres de opinión contraria, el Director del Liberalismo y otras unidades del Consejo Directivo, hacían oposición a la tendencia propicia a la prorrogación. La Comisión parlamentaria a cuyo estudio pasó el Proyecto de ley del Dr. Molina se dividió en dos corrientes que presentaron sendos informes; favorable en parte el de la mayoría; negativo el de la minoría. La cual minoría llevó su oposición hasta el punto de ofrecer allí mismo a la Cámara de Representantes otro Proyecto de ley de autorizaciones para cuando llegado el 31 de Octubre de 1904, sin que el Canal estuviese terminado, entrase la Nación colombiana en posesión de la zona istmeña del privilegio con todas sus accesiones, anexidades y obras inmobiliarias (4).

Era este caso de caducidad el que la Compañía contemplaba ya y se proponía prevenir interponiendo en tiempo su petición de prórroga; la que, concedida, robustecería en mucho su papel de presunta negociadora frente a frente del Gobierno de los Estados Unidos.

Pero conviene destacar del texto de la petición el siguiente concepto cuya premeditada insinceridad rayana en el engaño, constituye un dato más, revelador de las malas intenciones para con la Nación colombiana que estaban germinando en los planes de la Compañía:

"La prórroga solicitada —reza sobre poco más o menos el texto de la petición en esta parte— no nos es absolutamente necesaria, ya que el tiempo de que disponemos hasta 1904 es amplia-

mente suficiente para cumplir nuestros compromisos y terminar el Canal según el plan adoptado; pero la solicitamos en interés del comercio y la navegación con el fin de poder acometer en el terreno más profundas excavaciones que simplifiquen el número de las esclusas reduciéndolas a sólo cuatro; simplificación ésta que, como es natural, de emprenderla, consumiría un espacio de tiempo mayor que el de que disponemos" (5).

Apenas, pues, dióse a la prensa en Washington el cablegrama del Cónsul General estadinense en Bogotá, señor Charles Burdett Hart, avisando el rechazo por el Congreso de la prórroga pedida, se apresuró el mandatario y vocero de la Compañía en los Estados Unidos, a remendar el roto así causado en la telaraña de sus nuevos planes. El señor Cromwell en telegrama oficial fechado el 5 de Diciembre de 1898 al señor Hay, Secretario de Estado, tachó de lacónico e incompleto el despacho consular, y por carta confirmatoria de la misma fecha negó la exactitud de la noticia e hizo que el Ministro de Colombia en Washington, señor Julio Rengifo, la negara también rectificándola oficialmente en nota al Gobierno ante quien estaba acreditado, nota que se publicó por la prensa a instancia del propio Ministro. El siguiente aparte de la carta oficial de Cromwell al Secretario Hay, de fecha 5 de Diciembre de 1898, es digno de constar aquí:

"Por consiguiente —dice— nuestra interpretación de lo actuado por la Cámara de Representantes (en relación con el Proyecto de ley de autorización de la prórroga de que ya se ha hablado) es que ello no importa una declaración de actitud (*policy*) de la Nación o del Congreso respecto del Canal de Panamá, ni tampoco es prueba de sentimiento alguno de hostilidad contra la misma Compañía. Nos confirman más si cabe en esta creencia la constante consideración y la cordialidad desplegadas por el Congreso y el Gobierno hacia la Compañía Nueva del Canal de Panamá; sentimientos que no dudamos podría atestiguar ampliamente el Ministro colombiano en Washington. Nuestra Compañía no abriga la menor aprehensión respecto de cualquier prórroga del término de su concesión que pudiese estimar necesaria en lo futuro".

El nombre del corresponsal o informante que suministrara desde Bogotá los datos, pormenores y documentos para estos juicios tan afirmativos y rotundos, no aparece en estos escritos del señor Cromwell sino de este modo perifrástico: "de fuente absolutamente fehaciente" (*an absolutely reliable source*).

Al cabo de dos semanas volvió el señor Cromwell a escribirle oficialmente (es decir, en nombre de la Compañía Nueva del Canal de Panamá) al Secretario de Estado, señor Hay, sobre el mismo tema de la prórroga. Esta vez, en términos definitivos que ponían, para todos los efectos, victorioso clímax al incidente por lo que al Gobierno de Washington podía concernir. La comunicación en referencia era del tenor siguiente:

"Nueva York, Diciembre 21 de 1898.

Estimado señor:

Como adición a mi carta del 5 de Diciembre corriente de la cual se sirvió Ud. acusarme recibo por la suya del 8, me permito decirle que hemos sido informados por nuestro abogado

(*counsel*) en Bogotá que en el acta de la sesión de la Cámara de Representantes consta que no se le dio curso al proyecto de ley (bill) en relación con la prórroga de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, por falta de tiempo. Sin embargo, ayer recibimos nosotros cablegrama adicional con el informe de haber concedido el Gobierno la prórroga, pero sujeta a la aprobación del próximo Congreso; y observo, leyendo el "*Herald*" de esta mañana, que esto mismo se ha comunicado a la prensa.

Opinan el Gobierno y sus Ministros, y también nosotros, que la facultad de conceder dicha prórroga reside actualmente en el Gobierno gracias a los términos mismos de la Concesión original; esto no obstante se pedirá a su debido tiempo (6) la formalidad de la ratificación, y de que ésta será otorgada no nos asalta la menor duda.

Por lo que precede verá Ud. que mi confianza en la actitud de Colombia, manifestada en mi comunicación anterior, ha sido confirmada completa y prontamente.

Obediente servidor,

WM. NELSON CROMWELL.

Abogado General de la Compañía Nueva del Canal de Panamá (7).

El Decreto ejecutivo de que aquí se da cuenta, fechado en Bogotá el 20 de Diciembre de 1898, obra del Gobierno de entonces, o sea, del Presidente de la República, señor Manuel Antonio Sanclemente y su Ministro de Hacienda (encargado de la Cartera del Tesoro), señor Olegario Rivera (8), con el asentimiento unánime de los demás miembros del Gabinete, señores Rafael M. Palacio, de Gobierno; Pedro Antonio Molina, de Guerra; Felipe F. Paúl, de Relaciones Exteriores; y Tomás Herrán, de Instrucción Pública, no llegó a promulgarse (9). Pero importaba aquello una promesa formal a cuyo cumplimiento más o menos tarde quedaban comprometidas la palabra oficial y la fe de aquel Gobierno.

Se admira la facilidad con que, no mediando apremio de las circunstancias, y sin previo estudio de la cuestión por todas sus faces, aquellos administradores de la cosa pública se obligaron en principio a conceder la prórroga desprendiéndose por anticipado de valiosa reserva de la Nación; tampoco es para menos la mala impresión que hace garra en el ánimo ante la floja y desarticulada actitud del Gobierno de Colombia, ya resuelto a secundar, como dócil instrumento, sin conocerlos siquiera, los manejos y gestiones iniciados por la Compañía Nueva del Canal en los Estados Unidos.

Estos manejos, aunque concebidos y practicados por el mandatario Cromwell, tenían el carácter de actos de la Compañía Nueva del Canal de Panamá en cuyo nombre se llevaban al cabo y por quien eran aprobados antes o después de ejecutados. La Compañía, además, pagaba los platos rotos y proveía los fondos de los reptiles destinados a lubricar los resortes de éxito en relación con las manipulaciones y urgencias sobrevinientes. En tal virtud es que los manejos de la Compañía en los Estados Unidos, por este tiempo, forman parte de la historia de la última prórroga, contemplándola; y hacen forzoso reseñarlos siquiera sea brevemente.

La visita oficial del Gerente y del Ingeniero en Jefe de la Compañía a la Casa Blanca el 2 de Diciembre de 1898 con la mira, entre otras, de influir en la actitud ejecutiva a favor de la Vía de Panamá, no logró este objeto. Fuera por lo que fuera, es el caso que tres días después, con ocasión

de su Mensaje anual al Congreso norte-americano, el Presidente McKinley recomendó de manera formal y rotunda la construcción de un Canal posiblemente por Nicaragua bajo los auspicios y el control de los Estados Unidos.

"La construcción de tal vía marítima —dijo el primer Magistrado— es hoy más que nunca indispensable a la íntima y pronta comunicación entre nuestras costas orientales y occidentales, exigida por la anexión de las Islas Hawai y por la expansión futura de nuestra influencia y nuestro comercio en el Pacífico. Así como el control por este gobierno de esa vía marítima ha venido a ser hoy necesidad imperativa de nuestra vida nacional....." (10).

El 23 del mismo mes, rindió la Comisión encargada por el Congreso de 1897 de estudiar la vía de Nicaragua (*primera Comisión Walker*), su informe preliminar declarando hacedera esa vía a un costo total de ciento treinta y cinco millones de dólares. Pero ni esta circunstancia, ni el Mensaje presidencial, ni el hecho de cursar ya en aquel Congreso un Proyecto de ley sobre apertura de un Canal por Nicaragua que los Estados Unidos construirían en propiedad, pondrían bajo su exclusivo control y fortificarían. —condiciones que tornaban imposible, por razones obvias, toda negociación nuestra con ese Gobierno en relación con la vía de Panamá— fueron parte a arredrar a la Compañía en el camino emprendido.

A su nombre, el mandatario Cromwell recordó, el primero, a algunos miembros del Congreso y de la Administración ejecutiva las cláusulas del Tratado Clayton-Bulwer que se oponían al plan de un Canal norte-americano con fines políticos y militares, a tiempo que el Embajador Británico, Lord Pauncefote, enderezaba al Secretario de Estado formal protesta basada en idéntico motivo.

Todo, según se sigue lógicamente, por provocar el pretexto que era menester para iniciar negociaciones diplomáticas tendientes a modificar el Tratado Clayton-Bulwer en lo que fuera preciso al fin, ya previsto, de que el Gobierno norte-americano pudiese hacerse con un Canal de su exclusiva propiedad y dominio. En consecuencia, negociaciones sobre esto se entablaron incontinenti entre el Secretario de Estado, Hay, y el Embajador Pauncefote, a iniciativa del primero.

También es de estos días una nueva propuesta de la Compañía Nueva del Canal dirigida al Presidente de los Estados Unidos con fecha 27 de Febrero de 1899. Cromwell hizo venir al Director Gerente, señor Mauricio Hutin, a Nueva York, por segunda vez en pocos meses, para que la firmara. Contiene un esbozo del proyecto de nacionalizar en Yanquilandia la Empresa francesa con participación pecuniaria o directiva, a voluntad, del Gobierno de Washington (11).

"Aunque la Compañía Nueva del Canal de Panamá —dice el memorial— no pide al Gobierno auxilio alguno financiero, no puede dejar de tomar en consideración el sentimiento nacional, que exige que los Estados Unidos queden interesados pecuniariamente en el Canal, cualquiera que haya de ser, que una los Océanos Atlántico y Pacífico. Y por esto la Compañía Nueva del Canal de Panamá declara que si, como resultado de la investigación, el Gobierno de los Estados Unidos adopta la vía de Panamá, la Compañía, deseándolo así el Gobierno, se

reincorporará según las leyes del Estado de Nueva York (bajo las cuales existe hace cincuenta años la Compañía del Ferrocarril de Panamá) o según las leyes de cualquiera otro Estado de la Unión, reservándose las estipulaciones de su concesión; y colocará sus privilegios y sus bienes en esta Sociedad. En tal caso concederá a los Estados Unidos una representación en su Consejo de Administración, y le facilitará el modo de adquirir intereses en sus títulos".

El Senado norte-americano a cuyo estudio pasó este memorial de la Compañía, encargó a la Comisión de su seno el examen de la propuesta. Conviene retener lo que esta Comisión leyó entre sus renglones. En su informe, a vuelta de otras cosas, dijo lo siguiente:

"Tenemos por cierto que la oferta en cuestión tiende a despojar de sus justos derechos a los accionistas de la antigua Compañía; contiene proposiciones absolutamente incompatibles con la sentencia de los Tribunales franceses; es contraria a las leyes de Colombia; al Contrato de concesión; y aun al Tratado de 1846 que nos impone la obligación de garantizar la soberanía del Gobierno de Colombia sobre el Istmo de Panamá" (12).

No obstante, de esta gestión, así como de la protesta del Embajador británico de que se ha hablado ya, resultó el aplazamiento de los debates del Proyecto de ley pendiente, y la adopción por el Congreso de disposiciones legislativas que llevan la fecha del 3 de Marzo de 1899 por las cuales se creó una nueva Comisión encargada de examinar la ruta de Panamá junto con todas las demás.

Tres fines, a cuál más perentorio, se encomendaron a esta Comisión, a saber: 1o. el de elegir la vía más practicable y mejor para un Canal interoceánico; 2o, el de determinar el costo de construcción del mismo; y 3o, el de ponerlo bajo bajo el dominio (*control*) y administración de los Estados Unidos como cosa de su exclusiva propiedad.

La Comisión quedó constituida en 15 de Junio del mismo año con los miembros de la anterior, señores Juan G. Walker, Pedro C. Hains y Luis M. Haupt; y con otros nuevos indicados por Cromwell, así: Jorge S. Morrison, Oswald H. Ernst, Guillermo H. Burr, Alfredo Noble y Emory R. Johnson.

Había sido el propósito de la Comisión comenzar sus trabajos por el Istmo de Panamá; por el mandatario de la Compañía Nueva del Canal persuadió a sus miembros a que debían iniciarlos con el examen de los libros y planos de la Compañía en París donde, dijo, él mismo podría influir en sus decisiones a favor de ella.

La Comisión zarpó para Francia el 9 de Agosto de 1899 y permaneció en París hasta mediados de Septiembre. En el curso de las conferencias tenidas con la Compañía en presencia de Cromwell, el Presidente de la Comisión, señor Walker, en cumplimiento de uno de los objetos de la ley que la creó, dirigió oficialmente a la Compañía la pregunta siguiente: "*¿En qué condiciones de precio y por qué medios podrían los Estados Unidos llegar a comprar el Canal de Panamá?*".

A lo que contestó la Compañía: "*No nos es posible dar a esa pregunta en este momento una respuesta definitiva*" (13).

Y replicó el Almirante Walker, Presidente de la Comisión: "*Reconozco que el asunto es de naturaleza a exigir detenida consideración*;

pero lo he tocado oficialmente aquí y ahora, obedeciendo instrucciones del Presidente de los Estados Unidos".

Ni se suponga que estas conferencias de París entre la Compañía y una entidad gubernamental yanqui se verificasen a espaldas del Gobierno de Colombia. No sólo mantenía este Gobierno en el seno de las Directivas de la Compañía Nueva del Canal, por razón de las 50.000 acciones liberadas que le pertenecían en ella, un Delegado especial permanente en el Consejo de Administración, cargo de observación que desempeñaba entonces el señor Rodolfo Samper de la firma comercial "R. Samper & C^a" de París (26, Rue d'Hauteville); también se hallaban en la capital de Francia, desde los últimos días del mes de Mayo de ese año, los señores Nicolás Esguerra y Carlos Arturo Torres, el primero como Agente especial del Gobierno de Colombia y el segundo como Secretario de la Misión, encargada de tratar con la Compañía Nueva del Canal de Panamá sobre las condiciones en que pudiera otorgarse la prórroga de seis años —1904 a 1910— solicitada por la Compañía y ya acordada en principio por el Gobierno del Dr. Sanclemente, según queda referido.

Tal Misión había sido creada en Febrero de 1899 y en 15 de Marzo siguiente había recibido entre otras instrucciones las de hacer un viaje de Bogotá a París pasando por el Istmo de Panamá y por los Estados Unidos: lo primero, con el fin de informarse de todo aquello que contribuyese a ilustrar el juicio de la Misión sobre probabilidades de buen éxito de la empresa; y lo segundo, a objeto de penetrarse en lo posible del estado de la opinión norte-americana respecto del Canal: "en lo cual, agrega el pliego de instrucciones firmado por el Ministro de Hacienda que había reemplazado al General Rivera, Dr. Carlos Calderón, puede prestarle útiles servicios nuestro Ministro en Washington".

¿Quién era éste? La representación diplomática de Colombia en los Estados Unidos la ostentaba a la sazón un hermano de aquel Ministro, el señor Clímaco Calderón, habiendo cesado en sus funciones y pasado al Consulado General de Nueva York el General Julio Rengifo.

En cumplimiento, pues, de las instrucciones recibidas, la Misión Esguerra-Torres había salido de Bogotá el 15 de Marzo con dirección al Istmo; había llegado a Panamá en los primeros días de Abril empleándose en visitar las obras del Canal hasta el 18 de ese mes en que embarcó para Nueva York en el vapor "Allianca" en compañía del señor Jorge Belin, Director de los servicios administrativos de la Compañía, que había sido llamado a los Estados Unidos por el Gerente de la Empresa, señor Mauricio Hutin, entonces en Nueva York. Desde el 25 de Abril en que llegó a esta ciudad hasta el 10 de Mayo, día de la partida para El Havre, se ocupó en conferencias con el Dr. Clímaco Calderón y con el General Julio Rengifo y se entrevistó con el señor Hutin en cuya compañía hizo el viaje trasatlántico a Francia, llegando a París, domicilio de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, ante quien venía acreditada, hacia el 20 de Mayo de 1899 (14).

De suerte que, como queda expresado, la visita a dicha Compañía

del Sr. Cromwell y de la Comisión norte-americana llamada Comisión Istmica del Canal (*Segunda Comisión Walker*), en Agosto y Septiembre de ese año, encontró a la Misión colombiana Esguerra-Torres en París, ocupada en los asuntos de su incumbencia.

Pero además aquella visita coincidió con otros encargos dados por el Gobierno de Colombia a diversos representantes suyos en el exterior para que colaborasen con la Misión Esguerra-Torres y viniesen con ella a un acuerdo. El General Rafael Reyes, Ministro en Francia y Suiza —a la sazón en Lausanne— y el Dr. Clímaco Calderón, Ministro en Washington —a la sazón en esta ciudad— recibieron del Gobierno de Colombia sendas órdenes por cable fechadas a últimos de Agosto de trasladarse a París "a tratar asunto Canal con Esguerra". El despacho al General Reyes del 29 de Agosto de 1899 decía: "*Ministro Washington, Calderón, va a tratar asunto Canal con Esguerra. Obren acuerdo. Completa paz*".

El señor Calderón llegó en efecto el 10 de Septiembre y el General Reyes en el mes de Octubre siguiente, en tiempo para asistir, como observadores, con el señor Cromwell, a la sesión del Consejo de Administración de la Compañía Nueva del Canal de Panamá tenida el 19 de Octubre de 1899, en que fue aprobado por unanimidad el plan de nacionalización en los Estados Unidos de la Empresa francesa según la propuesta del Director-Gerente de ésta al Gobierno de Washington el 27 de Febrero anterior; y se invistió al señor Cromwell, con los amplios poderes que el caso requería. Consistía el plan en constituir de acuerdo con las leyes del Estado de Nueva Jersey una sociedad anónima a la cual se traspasaría el activo de "*La Compagnie Nouvelle du Canal de Panama*" a trueco de una gran mayoría de las acciones de la compañía yanqui, constituida a base de una inversión limitada de capital norte-americano no mayor de cinco millones (5.000.000) de pesos, oro (15).

Los pormenores de lo acordado por el Consejo de Administración (en que se recordará tenía voz y voto el Agente Fiscal de Colombia en París) se consignaron poco después en un poder escrito en forma de contrato de correduría que la Empresa, por dicho Consejo de Administración, otorgó el 21 de Noviembre de 1899, a William Nelson Cromwell —ya de regreso en su país. Por este poder o contrato se facultaba plena y exclusivamente al abogado yanqui "para efectuar con un Sindicato norte-americano la nacionalización en los Estados Unidos de la Compañía del Canal de Panamá", según bases equivalentes a la venta pura y simple de la Concesión colombiana y de la Empresa en la totalidad de su activo, por la suma redonda de cien millones (100.000.000) de dólares pagadera en acciones del Sindicato comprador. La cláusula IV de este documento decía así:

"IV.- *Título perfecto de propiedad y libertad de toda hipoteca venal.* Es entendido que el título de propiedad sobre el activo y las concesiones a adquirir por la Compañía norte-americana del modo expresado arriba, será perfecto, aunque sujeto a lo estipulado respecto de las acciones del Ferrocarril de Panamá (16); y que dichos activo y concesiones le serán transferidos libres y exentos de hipoteca y de cualquier otro gravamen.

Todos los pagos y depósitos (montantes a muchos millones de francos) debidos a Colombia según las concesiones, han sido satisfechos ya, y las concesiones están por consiguiente en todo su vigor. Una buena parte de las obras del Canal aparece construída y no cabe duda de que el plazo (Octubre de 1904) fijado por las concesiones para la completa terminación del Canal ha de ser prorrogado por Colombia (como lo ha venido haciendo en ocasiones anteriores) a medida que se vaya necesitando; como tampoco cabe duda de que Colombia continuará favoreciendo esta Empresa a la cual se halla tan vinculado su propio bienestar así nacional como comercial" (17).

El señor Cromwell había partido para Nueva York adonde llegó el 10. de Noviembre de 1899 a poner por obra el encargo especial de que era portador; mientras en París los asesores oficiales del Gobierno de Colombia, es decir, Esguerra, Torres, Reyes, Calderón y Samper, tras de algunas conferencias y recíprocas compenetraciones, se decidieron de común acuerdo por que la Misión procediese a celebrar con la Compañía Nueva del Canal de Panamá contrato de concesión de la nueva prórroga solicitada por ella, y así lo comunicaron al Gobierno de Bogotá en el siguiente cablegrama:

"París, 18 de Noviembre de 1899"

Ministro de Hacienda.- Bogotá.

Hemos acordado que Dr. Esguerra proceda a contratar prórroga. Correo llevó notas, informes que demuestran absoluta conveniencia de negociación.

REYES-CALDERON"

De entre las fuentes de información a que hace referencia este calograma con los nombres de notas e informes, conviene consultar el muy laborioso de los señores Esguerra y Torres enviado al Gobierno por el conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia el 20 de Octubre de 1899, en cuanto este documento resume los datos recogidos y averiguaciones hechas hasta esa fecha por la Misión y explica las conclusiones a que llegara, compartidas luego de buena gana y oficialmente, como se acaba de ver, por los Ministros colombianos de Francia y Suiza y los Estados Unidos y por nuestro Agente Fiscal en París, señor Rodulfo Samper.

En este Informe se sumaban sus autores a la opinión de los que dentro o fuera del Gobierno del señor Sanclemente estaban abogando por conceder cuanto antes la prórroga sexenal solicitada a cambio de equitativas y razonables compensaciones para Colombia; pero sujeta en todo caso a la aprobación ulterior del Congreso.

Para la Misión, habida consideración del atraso de las obras y de la penuria fiscal de la Empresa, la Compañía Nueva del Canal de Panamá no podría en los cinco años que faltaban del plazo de la concesión, vencedera en Octubre de 1904, concluir y dar al servicio público el Canal interoceánico.

Pero ¿por qué esta apreciación tan justa y acertada del estado de las

cosas —cuyo natural desenlace, a la luz de los contratos, y a su debido tiempo, debía ser la caducidad con reversión por falta de cumplimiento— no determinó en los señores Esguerra y Torres ni en los que, después, difirieron al dictamen de la Misión, una opinión contraria al otorgamiento de la prórroga? La explicación se encuentra en el mismo Informe; porque se les había hecho creer a los Comisionados colombianos y ellos habían creído en la posibilidad, y aun la probabilidad, de que la Compañía empresaria, gracias a una extensión del plazo disponible, condición *sine qua non*, se rehabilitase o pusiese en capacidad de levantar el capital necesario para la continuación de la obra del Canal.

Aquí de una carta particular, por esos mismos días dirigida de París al Dr. Carlos Calderón a Bogotá, según él propio refiere (18), en que, como a Ministro de Hacienda, de quien dependía la Misión Esguerra-Torres, se le hablaba de que si el señor Agente Esguerra obraba o pensaba en favor de la prórroga inmediata, era *por influencia de la Compañía del Canal*.

Y tal en efecto debía ser la verdad; porque sin eso, es decir, sin la influencia de las falsas promesas, disfrazadas de sinceridad, que para hacerse con el apoyo ostensible del Gobierno de Colombia y servirse de este Gobierno como de un instrumento, prodigaban al señor Cromwell y sus socios en Washington y Nueva York, en París los miembros del Consejo de Administración y en Bogotá el señor Alejandro Mancini, el hombre de confianza y Agente de la Compañía acreditado con tal carácter ante los altos poderes de la Nación; sin la influencia de las falsas promesas y las mentidas seguridades de flotantización y solvencias futuras, que decían fincar astutamente esos señores en la concesión de la prórroga, nada había que pudiera acreditar esa opinión ni en la historia antecedente de la Empresa, ni en los pasos de dudosa intención y aun más dudosa finalidad que estaba dando la Compañía en los Estados Unidos, ni en circunstancia alguna de las que diariamente se ofrecían a la consideración del observador en relación con el Canal de Panamá.

Y tan incontrastable fue esa influencia que pudo más en la Misión para pronunciarse por el otorgamiento inmediato de la prórroga que el fundado temor de que la Compañía Nueva del Canal acabase por meter a Colombia en lío internacional de que necesariamente saldría perdidosa. Léase, si no, el siguiente pasaje del mismo Informe que se viene reseñando en que no se sabe qué admirar más, si la justeza apreciativa de los hechos cumplidos o la lógica implacable de las conclusiones sacadas de esos hechos.

"El estudio —dicen los señores Esguerra y Torres en el informe oficial rendido al Gobierno colombiano el 20 de Octubre de 1899— el estudio de una y otra de las vías de Nicaragua y Panamá y el ardiente conflicto de intereses que entraña la coexistencia de esas dos empresas rivales, embargan hoy por hoy toda la atención del Gobierno de Washington con respecto a este asunto. Resuelto mañana ese conflicto a favor de Panamá, como es de esperarse que lo sea, se nos planteará en seguida de una manera neta y con toda su aspereza esta cuestión: LOS ESTADOS UNIDOS NECESITAN QUE EL CANAL QUEDE BAJO EL EXCLUSIVO CONTROL, DOMINIO Y SOBERANÍA DEL GOBIERNO DE LA UNIÓN, lo que vale exigimos

de un modo o de otro, el abandono de nuestra soberanía en el Istmo, EL SACRIFICIO de nuestra integridad nacional.

"Si el Gobierno de Washington se decidiese por la vía de Nicaragua, el peligro internacional se eliminaría, es cierto, pero al mismo tiempo sucumbiría la Empresa de Panamá; ya nadie nos disputaría el Istmo, pero por una razón muy sencillaporque ya nada valdría" (19).

Por donde se ve cómo desde aquella temprana fecha ya era cosa más que clara para la Misión Esguerra-Torres que el triunfo en el Congreso de los Estados Unidos de la Vía de Panamá sobre la de Nicaragua importaría para Colombia el abandono de nuestra soberanía en el Istmo, el sacrificio de nuestra integridad nacional; así como que la concesión de la prórroga en aquella coyuntura tanto contribuiría al triunfo de la Vía de Panamá como a su derrota el no concederla. La Misión, sin embargo, optó ante este dilema por sucumbir a la Patria, ¡para que no sucumbiese la Empresa de Panamá!

Pudo, pues, en ella más que el sentimiento de la propia conservación el de la conservación ajena. ¿Y fuera acaso posible una tan extraña aberración por movimiento propio y sin debérsela a la influencia de la Compañía del Canal?

La historia no puede creerlo así.

Como no puede tampoco menos de discernir y palpar el ascendiente directo de los abogados de la Empresa interoceánica en la clase de argumentos y en el tenor de ellos con que la Misión vestía su actitud tan rotunda a favor de la concesión inmediata de la prórroga; la cual debía hacerse, según decía, "*a cambio de equitativas y razonables compensaciones para Colombia*" y lo más pronto posible, porque "*dependiendo de la prórroga la consecución del capital; y de éste, el progreso y la conclusión de la obra y el beneficio de la República, cada día de demora implicaba un perjuicio positivo para la obra, para la Compañía y para la República*".

Este criterio, netamente comercial, que hizo de la concesión de la prórroga una simple operación de compra-venta sin sujeción a otra consideración alguna, no era el autóctono o colombiano ni consultaba apenas el punto de vista nacional. Los que llevaron la representación de Colombia en este negocio no han debido echar en olvido que accediendo como accedía la prórroga solicitada a un contrato que tenía por finalidad dominante la construcción del Canal interoceánico, no podía ser otra la finalidad de la prórroga; y que, por consiguiente, lo que Colombia tenía derecho a exigir de la Compañía, y ésta, la obligación de dar, eran nuevas y más perentorias garantías de cumplimiento, severas cláusulas penales para el caso de no conseguirse el capital necesario en tiempo o de no concluirse la obra dentro del plazo prorrogado. Siempre, por supuesto, que todavía el misionario colombiano abrigase alguna seria esperanza acerca de la posibilidad de la consecución del capital y del progreso y conclusión del Canal; pues de otro modo, el lógico deber de la Misión Esguerra, entonces mismo, no era hacerse eco de ajenos argumentos a favor de la prórroga sino cerrarse a la banda contra ella en espera de la caducidad de la que, por incumplimiento también, ya tocaba a su fin

Hubiérase colocado firmemente en este terreno nuestro Comisionado en París, y ni habría habido lugar para llamarse después a engaño ni merecería por este otro concepto la nota de oficioso contemporizador en relación con las cosas de la Patria.

Quiso la fatalidad que por esos mismos días de la fecha del Informe de la Misión estallase en el Norte de Santander, el 17 de Octubre de 1899, una revolución del Partido Liberal colombiano, levantado en armas de ahí a poco en todos los Departamentos, contra el Gobierno nacionalista del Dr. Manuel Antonio Sanclemente. Quien, al día siguiente, en uso de sus facultades extraordinarias, declaró turbado el orden público en el territorio de la Nación (20).

Aunque esta guerra —hija, por una parte, del mal gobierno y, por otra, del menosprecio de los gobernados al principio de autoridad, pero en el fondo burocrática, como todas las nuestras— no tuviese nada que ver en sus orígenes con el Canal de Panamá o con los interesados en esta obra residentes en París y en Nueva York, doy en este lugar noticia cronológica de ella porque con el correr de los días sí llegó a afectar seriamente a toda clase de intereses, en especial y con harto perjuicio, a los permanentes de la Nación.

Si los negocios y problemas, de naturaleza nacional o que estar debieran por encima de los partidos, pudiesen sustraerse, como es razón que así fuese, a la acción de las conveniencias banderizas, siempre transitorias, ni las guerras civiles —faltas de pábulo— pasarían de escaramuzas ni cumplirían su sino, fatal como el de Edipo, de ayudar a los intereses extranjeros —atizadores cuando no suscitadores de ellas y a entronizarse en la mentalidad y el alma del país.

Por lo pronto la guerra recién comenzada —que habría de durar tres años— en menos de tres meses arrolló en *Peralonso*, *La Amarilla*, *Gramalote* y *Terán*, la flor y nata de los ejércitos del Gobierno; puso en grandes aprietos las finanzas nacionalistas, e hizo temer por la suerte de la hegemonía conservadora en la dirección de los destinos nacionales.

Mientras tanto llevábase a cumplido efecto, no en el Estado de Nueva York sino en el de Nueva Jersey (donde las leyes sobre sociedades anónimas son latas y poco rigurosas), la tentativa de nacionalización de la Empresa francesa del Canal en los Estados Unidos, previamente acordada por el Consejo de Administración de la Compañía Nueva del Canal en París el 19 de Octubre de 1899 (21).

Aunque es de advertir que la Sociedad anónima constituida por acto otorgado en la ciudad de Jersey el 27 de Diciembre de ese mismo año bajo el nombre de PANAMA CANAL COMPANY OF AMERICA (*Compañía Americana del Canal de Panamá*) con un capital nominal de \$30.000.000 y solo \$5.000 efectivos en acciones suscritas por los fundadores, no parecía tener más destino que el de subrogarse en lugar de la *Compañía Nueva del Canal*, previa compra al precio de sus propias acciones, de todas las obras, propiedades y concesiones de ésta y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá con el fin de luego disponer, por medio

de venta o de otro modo, de los bienes así adquiridos; lo que estaba lejos de acomodarse, al menos literalmente, con el "objeto principal" de la nacionalización, o llámese *americanización* proyectada en París, que fue, a saber: "*la conclusión, mantenimiento y operación del Canal de Panamá con lo demás que pudiera ser conducente a la realización de esta Empresa*" (22).

Como dice Bunau Varilla en este lugar de la sospechosa versión histórica de que es autor:

"Parece, pues, haber sido verdadero propósito de los fundadores de esta Compañía Americana obtener para ella el derecho ilimitado de vender el canal, una vez adquirido. De modo que del producto de la venta que se hiciera, dividido entre la totalidad de sus acciones, no le tocara a la Compañía Francesa sino una fracción correspondiente a su parte" (23).

Agrega el mismo autor, sindicado con razón de complicidad en todo esto:

"Tan sutil combinación se inventó apenas empezó a ser del dominio público en los Estados Unidos, la buena impresión que sacó la Comisión Istmica del Canal de los estudios hechos en París. La convicción favorable de los miembros de esta Comisión, señores Morison, Burr y Ernst, no se había debilitado a su paso por el Istmo de Panamá con las constataciones allí recogidas. Desde ese momento empezó a entenderse que el proyecto del Canal por Panamá cesaba de ser una cosa indiferente y la idea de la posibilidad de su adopción asomaba sobre el horizonte. La imaginaria PANAMA CANAL COMPANY OF AMERICA, con su capital sobre el papel de treinta millones y su aporte efectivo de cinco mil dólares, resulta en consecuencia haber sido concebida para asegurar, a expensas de los verdaderos dueños, una buena parte del producido neto de la venta del Canal a los Estados Unidos, en el caso, todavía remoto, de que tal venta se tornase en realidad".

Ya sea que esta intriga sobrenadase por anticipado en el documento contentivo del encargo de la Junta de Administración de París que trajo a los Estados Unidos su agente Cromwell; ya por otra razón, es el caso que no bien tuvieron conocimiento del *plan* los señores Gautron, Liquidador de la pasiva Compañía Universal y Lemarquís, Representante de los tenedores de sus bonos, lo improbaron; produciéndose en consecuencia entre éstos y la Junta de Administración empeñada más que nunca en llevar a cabo aquel plan, un conflicto que provocó la renuncia de aquellos empleados y que un tercero, nombrado al efecto, dirimió al fin a favor de la actitud de ellos y contra la Junta de Administración cuyos miembros se vieron compelidos a renunciar también sus cargos el 30 de Diciembre de 1899, tres días después de la Constitución en Jersey City de la "*Compañía Americana del Canal de Panamá*" así dejada sin efecto en cuanto al plan de subrogación en lugar de la Empresa Francesa, bien que subsistente en cuanto a lo demás (24).

De todos modos, el fracaso de estas gestiones no vino sino a poner en mayor evidencia, si cabe, la imposibilidad de levantar en los Estados Unidos ¡tampoco allí! el capital de construcción necesario para llevar a término la obra del Canal de Panamá como empresa industrial de carácter privado; imposibilidad ya manifiesta por todos, menos para los ciegos voluntarios, en la Ley del Congreso norte-americano expedida el 3 de

Marzo de 1899 sobre un Canal oficial puesto bajo el dominio o control de los Estados Unidos (25).

¿Qué objeto tenía, pues, entonces el continuar con la negociación entablada, ni en París ni en Bogotá? Una vez borrado de la tabla de probabilidades de esa negociación el punto de vista colombiano o sea la condición del contrato de prórroga Salgar-Wyse, ¿qué más había que hacer sino borrar también de allí la concesión de la nueva prórroga, ya absolutamente inconducente?

Sin embargo, nuestro Comisionado en París y lo que es peor el Gobierno en Bogotá -aún después de eso- activaron con redoblada urgencia sus pasos -ahora enderezados hacia la consecución de una compensación, a cambio de la prórroga; bien que con pretextos distintos: pues nuestro Comisionado se iba tras la *conveniencia* de que fuese grande, según decía; y el Gobierno tras la *necesidad* de cobrarla cualquiera que fuese. La razón del uno era que la cosa no podía valer sino algo muy crecido; la del otro, que los giros de la guerra sobre las finanzas del país se hacían cada vez más premiosos y exigentes.

He aquí tres documentos que muestran la posición respectiva de las partes en el particular:

Los señores Fould & Ca. de París, agentes comisionistas del Gobierno de Colombia, comunicaron al Dr. Esguerra el 6 de Enero de 1900, un cablegrama en clave del Agente de la Casa en Bogotá, en el cual se decía que el Gobierno de Colombia estaba dispuesto a otorgar a la Compañía del Canal la prórroga por cinco millones de francos (26).

Una comunicación cablegráfica del Ministro de Hacienda, señor Clímaco Calderón, al Comisionado, en que con fecha 10 de Febrero de 1900 se le preguntaba:

"Esguerra.- París.

Dígame por cable cuántos millones de francos podría dar la Compañía al conceder la prórroga pedida. Mientras tanto suspenda negociación".

Y la respuesta, de fecha 17 de Febrero:

"Ministro Hacienda. - Bogotá.

Duración prórroga términos pagos determinarán precio. Difícil acuerdo por cable. Autoríceme resolver esos puntos. Exigiré treinta millones. Exitos probable. Amplias autorizaciones cable facilitarme tarea.

ESGUERRA"(27).

Esta discrepancia en el precio que debía pedirse a cambio de la prórroga, motivó entre el Comisionado y su superior jerárquico un conflicto que se resolvió en la renuncia de la Misión al saber los señores Esguerra y Torres del Decreto legislativo dictado por el Gobierno el 16 de Febrero fijando la compensación por la prórroga sin más ni más en cinco millones

de francos (28).

Sin embargo, debido a las instancias del Agente Fiscal en París, señor Rodolfo Samper, y del General Rafael Reyes, nuestro Ministro en Francia, pudo sortearse el rompimiento no sin que al mismo tiempo el Gobierno autorizase de nuevo a la Misión para negociar la prórroga allá, dentro de cierto plazo, según se ve por un cablegrama del 20 de Marzo de 1900, que dice así:

"Esguerra. - París.

Cortada negociación aquí (Bogotá). Mancini continúa representando Compañía con beneplácito Gobierno. Como Ud. juzga necesario concesión prórroga, proceda negociarla dentro término treinta días, avisando resultado por cable.

MINISTRO, CALDERON".

Pero la Compañía rehusó discutir otra base de arreglo distinta de la compensación de cinco millones fijada por el Gobierno de Bogotá la cual estimó pospuesta o suspendida durante el plazo, y no retirada. En consecuencia fueron inútiles cuantas gestiones intentó el Dr. Esguerra para comprometer a la Compañía en una discusión del negocio por todos sus aspectos (29).

Y como quiera que el Gobierno, con fecha 2 de Abril, le dijese al Comisionado especial: "Exija de contado cinco millones. Convenio puede aprobarlo Gobierno ejercicio facultad legislativa extraordinaria"; y el Comisionado especial contestase, con fecha 7 del mismo mes: "No haré contrato por cinco millones. Creo insuficiente aprobación Ejecutiva", corrió el tiempo y sobrevino la expiración del plazo sin que la operación se cerrase en París de ningún modo. De forma que cuando el 23 de Abril dirigió el Ministro de Hacienda al negociador el siguiente telegrama: "Espero noticias por cable de negociación. Sírvase comunicarla. Término está vencido"; -ya estaba dictando en Bogotá el Decreto No. 721 del 23 de Abril de 1900, que es del tenor siguiente:

" DECRETO N° 721 de 1900

(23 de Abril)

(por el cual se dispone la concesión de una prórroga a la Compañía Nueva del Canal de Panamá).

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,

Visto el memorial en que la Compañía Nueva del Canal de Panamá ha solicitado del Gobierno una prórroga de seis años para concluir y dar al servicio público la obra; y vistas las comunicaciones en que el Agente especial, Dr. Nicolás Esguerra, expone al Gobierno la conveniencia pública de conceder la prórroga de que se trata.

DECRETA:

Art. 1°.- El Gobierno podrá conceder a la Compañía Nueva del Canal de Panamá una prórroga de seis años para concluir y dar al servicio público la obra, siempre que deposite a disposición del Tesoro Nacional, dentro de ciento veinte días, contados desde que este acto sea notificado a la Compañía, en el Banco o Casa que el Gobierno designe, cinco millones de francos (Frcs.

5.000.000) en oro francés.

Art. 2º.- La dicha prórroga empezará a contarse el día 31 de Octubre de 1904. En consecuencia, el Canal deberá estar terminado y dado al servicio público, a más tardar, el 31 de Octubre de 1910.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Tena, Departamento de Cundinamarca, a 23 de Abril de 1900.

MANUEL A. SANCLEMENTE

El Ministro de Gobierno, Rafael M. Palacio.- El Ministro de Relaciones Exteriores, Carlos Cuervo Márquez.- El Ministro de Hacienda, Carlos Calderón.- El Ministro de Guerra, José Santos.- El Ministro de Instrucción Pública, Marco Fidel Suárez.- El Ministro del Tesoro, Marceliano Vargas''(30).

Dos días después se firmó entre las partes, como consecuencia del Decreto que precede el siguiente-

''CONTRATO

(sobre concesión de una prórroga a la Compañía Nueva del Canal de Panamá).

Por tanto, nosotros, a saber: Carlos Calderón, Ministro de Hacienda de la República debidamente autorizado por el Poder Ejecutivo, por una parte, y por la otra Alejandro N. Mancini, como Agente de la Compañía Nueva del Canal de Panamá y en representación de ésta, según consta en el poder que tiene presentado al Ministro de Hacienda, hemos celebrado el siguiente contrato:

Art. 1º.-El Gobierno de la República concede a la Compañía Nueva del Canal de Panamá un término de seis años, contados desde el 31 de Octubre de 1904, para concluir y entregar al servicio público la obra del Canal, en las condiciones de los contratos vigentes. En consecuencia, dicha obra deberá estar concluída y dada al servicio público, cuando más tarde, el 31 de Octubre de 1910.

Art. 2º.-Como compensación de la prórroga de que trata el artículo precedente, la Compañía Nueva del Canal de Panamá pagará a la República la suma de cinco millones de francos (Fracs. 5.000.000), en moneda francesa, en la ciudad de París, noventa días después de la fecha en que este contrato sea aprobado por el Excmo. Sr. Presidente de la República. Dicho pago lo hará la Compañía a la Casa o Banco de la ciudad de París a cuyo favor girare el Ministerio del Tesoro de la República.

Art.3º.- Este contrato necesita la aprobación del Consejo de Ministros y la del Excmo. Sr. Presidente de la República.

En fe de lo expuesto firmamos tres ejemplares de un mismo tenor, en Bogotá a veinticinco de Abril de mil novecientos.

CARLOS CALDERON

ALEJANDRO N. MANCINI.

Presidencia del Consejo de Ministros. Bogotá, 25 de Abril de 1900.

En la sesión de esta fecha fue considerado y aprobado por unanimidad el contrato que precede.

El Presidente, CARLOS CUERVO MARQUEZ.

El Secretario *ad hoc*,

ALEJANDRO M. OLIVARES.

Poder Ejecutivo Nacional.- Tena, Departamento de Cundinamarca, a 26 de Abril de 1900.

Aprobado,

MANUEL A. SANCLEMENTE

El Ministro de Hacienda

CARLOS CALDERON ''(31).

Pero no fue sino con posterioridad a este contrato, el 29 de Abril de 1900, cuando el Gobierno de Bogotá puso abrupto remate a la Misión Esguerra-Torres con un cablegrama que decía así: "Gobierno declaró terminada Misión usted...."

Atribuyóse entonces a las urgencias e impaciencias de la guerra la evidente precipitación con que se agitó y cerró, precisamente en los primeros meses de ese año (tiempo de las sesiones del septuagésimo quinto Congreso de los Estados Unidos), negociación pendiente en Bogotá desde Octubre de 1898, y en París desde Mayo de 1899, y a la cual deliberadamente se le habían venido dando por entrambas partes interesadas, largas considerables.

Hiciéronlo creer así generalmente ciertas publicaciones *ex-post-facto* de nuestro Ministro de Hacienda encargado de la dirección del negocio, señor Carlos Calderón, quien, para mejor encubrir a los ojos del país la verdadera causa de aquella inusitada precipitación, imputó procrastinamiento y morosidad a la Misión especial a cuyos miembros, por estar en un corazón político con los revolucionarios, supuso empeñados en dilatar y aplazar de acuerdo con éstos la celebración del contrato de prórroga para impedir así la consecución de los fondos en oro que habían de mejorar, en beneficio de los ejércitos de la Legitimidad, las condiciones del Fisco Nacional. (32)

Hoy se sabe ya, sin lugar a duda, que no fueron necesidades de la guerra contrariadas por ningún deseo de parte de los señores Esguerra y Torres de favorecer con la tardanza del remedio a sus copartidarios, el móvil determinante de la repentina festinación oficial de la negociación; fue Nicaragua!

Va verse cómo.

El Gobierno de Colombia por Decreto inédito del 20 de Diciembre de 1899 (uno de los primeros si no el primero de esta clase, de la Administración Sanclemente) había contraído el compromiso, dizque sujeto a aprobación legislativa, de conceder la prórroga solicitada por la Compañía Nueva del Canal de Panamá en Octubre de aquel año; y por otro Decreto reciente, del 16 de Febrero de 1900, éste sí legislativo o con fuerza de ley, pero que tampoco llegó a publicarse, había fijado en cinco millones de francos el precio a cobrar por esa prórroga. Todo estaba, pues, acordado y convenido; sólo faltaba que la Compañía que había obtenido estas prendas secretas, avisase el momento de sacarlas a luz. El momento dependía de ella; podía llegar o no, según conviniese o no conviniese a la campaña en que estaba empeñada en Washington -y era esta contingencia la que dependía de Nicaragua. No de la entidad geográfica de este nombre, ni siquiera del Canal interoceánico que por allí se proyectaba; sino del curso y las alternativas de este proyecto en la opinión pública y en el Congreso de los Estados Unidos. El momento psicológico no había de ser otro sino aquel en que la prórroga Calderón-Mancini, ya acordada y convenida como se ha dicho respecto de la cosa y del precio, pudiese contribuir más útil y eficazmente al triunfo de la causa de la Compañía

Nueva del Canal de Panamá en la política codiciosa de aquel país.

A espiar ese momento habían ido a últimos de Marzo, a Nueva York —por tercera vez en el curso de un año largo— el Presidente del Consejo de Administración, Señor Mauricio Hutin—recién reelegido Director-Jefe de la Compañía, y el Secretario General; y encontráranse allí también, para los mismos efectos, el Comisionado especial del Gobierno de Colombia y su secretario, señores Esguerra y Torres, si la voluntad del Ministro de Hacienda, don Carlos Calderón, contenida en cablegrama del 13 de Marzo que decía: "Trasládese inmeditamente New York. Allá espere instrucciones", —hubiese sido obedecida.

¿Qué sucedía, entretanto, en Washington?

Pues sucedía que los legisladores, partidarios de la vía de Nicaragua, resueltos a obrar sin oír a la Comisión Istmica del Canal (cuyo Informe —resultado de sus investigaciones en París y en Panamá— era el pretexto con que contaban la Compañía y Cromwell para obstruir en este Congreso toda legislación que favoreciese la vía rival), acababan de introducir en el Senado y en la Cámara de Representantes sendos proyectos de ley disponiendo la construcción de un Canal oficial por Nicaragua a cargo del Gobierno de los Estados Unidos.

He ahí la causa del revuelo de esos días. Morgan en el Senado, Hepburn en la Cámara, con respaldo mayoritario en ambas Corporaciones, se esforzaban por sacar victoriosa —ahora o nunca— la causa del Canal centro-americano que se decía allanada por todo género de concesiones y rodeada de todas las facilidades apetecibles.

Contra esta formidable acción legislativa pro-Nicaragua, Cromwell —fecundísimo en recursos— convocando a su lado representantes con plenos poderes de la Compañía y de Colombia, recurrió a su arma favorita: la obstrucción.

Por lo que hace a Colombia, el papel que se le asignó en la campaña fué el de estar lista para promulgar la prórroga en el momento oportuno.

Mas como por razones que él se tendría, el Comisionado especial en París, había optado por no trasladarse a Nueva York como se le había ordenado, el Gobierno de Bogotá le manifestó su contrariedad en cablegrama del 29 de Marzo concebido en los siguientes términos: "Ante riesgo Nicaragua urge decidir prórroga. Declino responsabilidad demora. Ratifico término fijado en cable del 20".

Lo demás está referido. La prueba de "confianza", "consideración" y "cordialidad" (33) que la causa de la Compañía Nueva del Canal de Panamá necesitó del Gobierno de Colombia en esta importante etapa de su itinerario hacia la venta de la Concesión a los Estados Unidos, quedó sellada con la expedición del antes transcrito Decreto legislativo sobre la prórroga, tercero de la serie, y único promulgado, para que cumpliera de modo ostensible un fin concreto y especial en Washington.

Pero aquí no puede terminar la trayectoria ya recorrida de dicho itinerario. Inseparable de la cual es el análisis de la responsabilidad que les quepa a los miembros de la Misión colombiana en los hechos que prece-

dieron inmediatamente a la escena final. Porque si bien los señores Esguerra y Torres llegaron a encontrarse, a la postre, en franca oposición con las órdenes y direcciones de última hora impartidas por el Gobierno de Bogotá cuyas resultancias, en razón de esa misma oposición, no debiera alcanzarles; pero hay que examinar si en el fondo tales órdenes y direcciones, y consiguientemente también, sus resultancias, eran o no fundamentalmente iguales en criterio al que había servido a dichos negociadores de norma invariable en todo el curso de la negociación. Pues siendo ello así, el antagonismo de que se trata no significó, por lo que hace a la Misión, arrepentimiento y enmienda, sino amor propio ofendido; no versó sobre materia esencial, sólo fue formal.

Y en verdad, contrasta notablemente la actitud dilatoria del Comisionado especial durante Febrero, Marzo y Abril de 1900 con la prestante y de apuro para dar lo que no podía, que antes mantuviera. El Ministro de Hacienda, no sin alguna mezcla de finísima ironía, trajo a cuento, por vía de estímulo empujador, las razones en que el durmiente de ahora había fundado en otro tiempo la conveniencia y necesidad (como él las entendía entonces) de conceder la prórroga sin demora. "Recuérdole, le decía el Ministro en cablegrama del 7 de Abril, recuérdole urgencia prórroga según usted, interés República en Canal, competencia Nicaragua, y equidad exigencias fundada en cálculos suyos".

Y es que entre el Gobierno, —que ya en 20 de Diciembre de 1898 había dictado Decreto accediendo *en principio* a la petición de la Compañía, —y la Misión especial—, que todavía en 20 de Octubre de 1899 anteponía a "la consecución del capital y el progreso y conclusión de la obra" la "urgencia de conceder la prórroga" (cuando el orden inverso de estas dos proposiciones era el que aconsejaba la prudencia y debía querer el patriotismo), —existió siempre el más perfecto acuerdo en cuanto a considerar como punto de partida no sujeto a discusión el de la concesión de la prórroga a todo trance, no teniendo ninguno de los dos por razones de peso contra esta su común opinión las que subordinaban la concesión de la prórroga a la capacidad de la Compañía para levantar capital o a la consecución del suficiente para concluir la obra, sino estas otras: el interés económico de la República en el Canal y el peligro de que los Estados Unidos, sin la prórroga, se decidiesen oficialmente por la vía de Nicaragua.

No fueron, pues, otra cosa que constancias inertes, expresiones paralíticas e insinceras, y sugerencias *pro formula*, las intercaladas en contrario aquí y allí en la correspondencia y los opúsculos de la época.

Las siguientes, por ejemplo:

Del Ministro de Hacienda, al Comisionado especial:

"Lo principal es conocer de un modo evidente la situación fiscal de la Compañía y demás pormenores, para formar idea perfecta sobre si puede o no llevar a término la obra".

(Nota de 11 de Diciembre, 1899)