

DR. F. CARRERA JUSTIZ

## OBRAS DEL MISMO AUTOR

---

- Exposición del Derecho civil español y sus leyes especiales para Cuba.** Un tomo, 300 páginas.
- Ayuntamientos cubanos.**—Breve estudio sobre la excepcional importancia que presentan en Cuba los asuntos municipales.
- El Gobierno municipal.**—Traducción de la obra escrita en inglés por Mr. Alfred R. Conkling. Un tomo, 300 páginas.
- Una Sociología municipal.**—Notas sobre progreso municipal científico.
- Al Congreso cubano.**—La Constitución de Cuba y el problema municipal.
- Estudios de Filosofía Política.**—El Sufragio Universal.
- Estudios de Filosofía Política.**— Los Estados norte-americanos, bajo el punto de vista de su Gobierno municipal.
- Las ciudades del siglo XX y los monopolios de servicios públicos.**—El Socialismo Municipal. Un tomo, 200 páginas.
- Importancia política y sociológica de los barrios.**
- El Municipio y la cuestión de razas.**
- El Municipio y los extranjeros.**—Los españoles en Cuba.
- El Municipio y las clases obreras.**
- Los árboles y la cultura cívica.**
- Estudios de Economía social.**—A los Centros regionales.
- Pro Raza.**—La Asociación de Dependientes de la Habana, como factor sociológico en la civilización de Cuba.
- La Ciencia cívica en su relación con la mujer y con la democracia.**
- Introducción á la Historia de las Instituciones Locales de Cuba.**  
Dos tomos con 300 y 500 páginas.
- Programa de las Asignaturas de Gobierno Municipal y de Historia de las Instituciones Locales de Cuba.**
- Estudios de Sociología Política.**—Conservadores y Liberales.

### EN PREPARACION

---

- El Pan-americanismo.**  
**La Greater Habana.**

ESTUDIOS POLITICO-SOCIALES

# ORIENTACIONES NECESARIAS

## CUBA Y PANAMA

La prosperidad de la República,  
depende de la previsión de su Go-  
bierno.

CICERON.

De Præcepta Politica.

POR EL

**DR. F. CARRERA JUSTIZ**

Profesor de la Facultad de Derecho en la Universidad de la Habana,  
Ministro Plenipotenciario de Cuba en Holanda  
y ex-Ministro de Cuba en España y en los Estados Unidos.

HABANA

LIB. E. IMP. "LA MODERNA POESIA"

OBISPO NUMS. 129 AL 130

1911

*ES PROPIEDAD DEL AUTOR*

Al eminente orador, publicista y profesor  
de Derecho Internacional Público y Vizado de la Universidad  
de la Habana

Dr. Antonio S. de Bustamante y Sirdén,

Senador de la República,  
Delegado Plenipotenciario de Cuba en la Segunda Conferencia  
de la Paz verificada en el Haya,  
Asociado del Instituto de Derecho Internacional.

---

En tributo de admiración y entrañable afecto,

El Autor.



# CONTENIDO

---

	<u>Págs.</u>
Grabados .....	XV
Obras consultadas.....	XVII

## CAPITULO I

### Motivos de este libro

I La comunicación inter-océánica de Panamá, en la génesis de la independencia de Cuba.....	3
II Por Panamá, los Estados Unidos han variado radicalmente su política tradicional extranjera.	8
III Necesidad de que la opinión pública cubana conozca, en lo que le afecta, la política de los Estados Unidos sobre Panamá.....	13
IV La raza latina, Cuba y otros puntos con relación á la obra trans-istmiana.....	16
V El Pan-americanismo, estrechamente relacionado con la comunicación de los dos mares, es de gran interés político para Cuba.....	22
VI Acción económico-social del Pan-americanismo....	26

	<u>Págs.</u>
VII La Habana debe ser el sitio de la próxima Conferencia internacional Pan-americana.....	30
VIII La preparación de una Greater Habana, está requerida ante la comunicación inter-occánica y el movimiento Pan-americano.....	36
IX Un magno problema de Ciencia Cívica, que requiere plan integral y Comisión técnica.....	41
X Aspecto legal y urgente de la Greater Habana..	48

## CAPITULO II

### Precedentes

I Castilla de Oro y sus leyendas sobre una ruta de agua por el istmo de Panamá, desde el Atlántico al Pacífico.....	55
II El "Secreto del Estrecho", sus perseguidores y sus consecuencias.....	62
III El descubrimiento de América, fué un incidente de otro asunto principal que se resuelve ahora con el canal inter-occánico.....	64

## CAPITULO III

### Historia

I Los aspectos político y diplomático del Canal de Panamá, dominaron el económico originario del asunto.....	71
II Carlos V, Hernán Cortés y Alvaro de Saavedra, asegurando la iniciativa en la comunicación de los dos mares de América.....	74

	<u>Págs.</u>
III William Patterson y Horacio Nelson, interesando á la Gran Bretaña en el canal trans-istmiano.	80
IV Iniciativas de los Estados Unidos y de Francia sobre el Canal de Panamá.....	84

## CAPITULO IV

## Política de los Estados Unidos sobre Panamá

I Evolución del Gabinete de Washington hacia el franco apoderamiento de la comunicación trans-istmiana .....	91
II La interpretación extensiva de la doctrina de Monroe y los tratados entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña sobre el Canal de Panamá .....	99

## CAPITULO V

## Los Estados Unidos, Colombia y Panamá

I Trabajos del Gabinete de Washington para derogar el tratado de 10 de Julio de 1846, entre los Estados Unidos y Nueva Granada.....	107
II El tratado Hay-Herran, rechazado por el Congreso colombiano.....	116
III La independencia de Panamá y el tratado Hay-Bunau Barilla, cediendo á los Estados Unidos la zona del Istmo y el Canal de Panamá.	120
IV Descartada Colombia del Istmo, se simplificó respecto de éste, el programa político de los Estados Unidos.....	124

## CAPITULO VI

## Suez y Panamá

	Págs.
I Importancia pre-histórica del canal de Suez.....	129
II Primeros trabajos de Lesseps en el Istmo de Suez, contrariados ya por la política británica....	133
III Concesión del Kediye de Egipto á Lesseps y sus éxitos en aquel canal.....	138
IV Comienzo de los trabajos de Lesseps sobre Panamá y fracaso de la Compañía Francesa que los realizaba.....	141
V Subrogación del Gobierno de los Estados Unidos Unidos en los derechos de la Compañía Francesa del Canal de Panamá.....	147

## CAPITULO VII

## Primeros trabajos de los Estados Unidos en Panamá

I El viaje del acorazado "Oregón" y el plan de un canal fortificado por los Estados Unidos en Panamá .....	151
II La obra americana en el Istmo.....	153
III Importancia dominante y concurso de Cuba en el Istmo de Panamá.....	156
IV Gloría que corresponde al médico cubano Dr. Carlos Finlay, por la aplicación en Panamá, de sus descubrimientos científicos.....	163

## CAPITULO VIII

## Proceso científico del canal de Panamá

	Págs.
I Primeros estudios sobre la ruta trans-istmiana de América, hasta principios del siglo XIX....	173
II Intervención científica de los franceses en el estudio del canal americano.....	176
III Concurso intelectual y político de la Gran Bretaña, sobre la comunicación de los dos Océanos.	180
IV Los ingenieros de los Estados Unidos estudiando el canal de Panamá.....	183
V Brillante intervención del ingeniero cubano Aniceto G. Menocal, en la obra americana de Panamá .....	189

## CAPITULO IX

## Plan seguido en el canal de Panamá

I El punto de vista americano, ha sido comunicar los mares, en el menor tiempo posible.....	193
II El factor <i>tiempo</i> determinó un canal con esclusas y una obra predominantemente militar.....	197
III Medidas de la obra trans-istmiana, con su combinación de canales y lagos artificiales, predominando éstos, para abreviar los trabajos...	201
IV Grandeza insuperable del trabajo de los Estados Unidos en Panamá.....	204
V Aspecto cosmopolita del personal que trabaja en el Istmo.....	208

## CAPITULO X

## Importancia económico-social del canal de Panamá

	Págs.
I Posición relativa de la ruta inter-oceánica respecto de América y Europa y cálculo de las principales distancias.....	211
II Consecuencias de la comunicación de los mares sobre la influencia europea en la América latina .....	215
III Comparación entre los efectos inmediatos del canal de Suez y los que debe producir el de Panamá .....	219
IV Preponderancia que adquirirá en Asia la industria de los Estados Unidos y sus posibles consecuencias políticas, con una doctrina de Monroe asiática .....	227
V Consecuencias comerciales de la vía inter-oceánica, en los países sur-americanos del Pacífico....	231
VI Síntesis de las consecuencias del canal de Panamá, en diversos órdenes.....	236

## CAPITULO XI

## Cuba al abrirse el Istmo americano

I Topografía y cálculo comparativo de la población de Cuba, respecto de los demás países americanos .....	240
II Bosquejo de cultura general cubana, comparativamente con los demás países de América....	246

	<u>Págs.</u>
III Comparación político-social de Cuba, con las demás Repúblicas americanas.....	253
IV Cuba es una Potencia comercial, entre los 21 Estados de América.....	256

**CAPITULO XII**

**Consecuencias en Cuba del nuevo "status" del Istmo**

I Efectos en Cuba de la soberanía territorial de los Estados Unidos en el Istmo de Panamá.....	261
II Parte histórica que juega Cuba en la política exterior de los Estados Unidos.....	269
III Posibilidad de complicaciones en la política de los Estados Unidos, por la nueva comunicación inter-occánica .....	273
IV Resumen de los efectos en Cuba, por el nuevo <i>status</i> del Istmo americano.....	277

**CAPITULO XIII**

**Efectos en Cuba por los países que nos aproxima al canal**

I Idea general comparativa entre América y Asia..	281
II El Celeste Imperio y algunos detalles de su historia .....	285
III El Imperio del Japón y algunos rasgos que lo caracterizan .....	287
IV Algunas breves referencias sobre la India asiática	290
V Los pueblos asiáticos y sus aptitudes guerreras, comparativamente con la raza blanca.....	291

	Págs.
VI Consecuencias en Cuba, por la aproximación de los chinos y los japoneses.....	296

## CAPITULO XIV

## Efectos en Cuba por la actividad que creará el canal

I Idea aproximada del movimiento de flotas y de comercio que rodeará á Cuba, abierto el canal de Panamá.....	301
II Mayor importancia que adquirirán el Mar de las Antillas y los puertos del Sur de Cuba.....	305
III Algunas interrogantes sobre las consecuencias que ese movimiento mercantil determinará en Cuba	307
IV Conveniencia de adoptar algunas medidas ante lo que pueda venir en el aspecto comercial.....	311
V Consideración final.....	314

## APENDICES

I Mensaje al Presidente Monroe, de 2 de Diciembre de 1823, con la doctrina que lleva su nombre.	319
II Tratado entre los Estados Unidos y Nueva Granada, ratificado en 10 de Junio de 1846....	327
III Tratado Clayton-Bulwer, entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña, ratificado en 5 de Julio de 1850.....	369

---

	<u>Págs.</u>
IV Tratado Hay-Pauncefote, entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, concluído el 18 de Noviembre de 1901.....	383
V Tratado Hay-Bunau Barilla, entre los Estados Unidos y Panamá, firmado en Washington el 18 de Noviembre de 1903.....	391
VI Estadística comercial comparativa de las 21 Repúblicas de América.....	419

## GRABADOS

---

	<u>Págs.</u>
Presidente Monroe.....	10
George Canning.....	11
James Blaine.....	24
Andrew Carnegie.....	26
Presidente Taft.....	28
Presidente Roosevelt.....	30
Elihu Root.....	32
Joaquín Nabuco.....	34
John Barrett.....	36
Barón de Humboldt.....	60
Ruinas de la antigua Panamá.....	76
Presidente Hayes.....	94
General Grant.....	98
Lord Granville.....	102
John Hay.....	108
Vista de Panamá.....	116
Catedral de Panamá.....	114
Istmo y República de Panamá.....	118
Presidente Amador.....	122
El Canal de Suez.....	140
Conde de Lesseps.....	142

---

	Págs.
Coronel G. W. Goethals.....	154
Dr. Carlos Finlay.....	160
Coronel C. W. Gorgas.....	162
Charles E. Magoon.....	164
Dr. Claudio Delgado.....	168
Aniceto G. Menocal.....	190
El Canal de Panamá á vista de pájaro.....	202
Esclusas de Gatun.....	204
Corte en el Monte Culebra.....	206
Esclusas de Pedro Miguel.....	208
Máquinas gigantes en el Istmo de Panamá.....	210
Planisferio.....	212
Estadística Demográfica.....	252
New York, Cuba y Panamá.....	260
Henry Clay.....	270
Virrey de China Li Hung Chang.....	294
Marical japonés Oyama.....	300

## OBRAS CONSULTADAS

---

- Abbot, Brig. Gen. H. L., "Problems of the Panamá Canal."
- Anderson, Robert E., "The History of the Extinct Civilizations of the West."
- Anderson, Robert E., "The History of the Extinct Civilizations of the East."
- Arango y Parreño, Francisco de—Obras del Exmo. Sr. D. Aristóteles, "Política."
- Authier, George F., "Realizing the Dream of Panamá".
- Arrate, José Martín Félix de, "La llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Occidentales".
- Bustamante, Dr. Antonio S. de, "Tratado de Derecho Internacional Privado."
- Bustamante, Dr. Antonio S. de, "Le Canal de Panamá et le Droit International". Bruselas, 1895.
- Bustamante, Dr. Antonio S. de, "La Seconde Conférence de la Paix. Paris, 1909.
- Bedger, "Visit to the Isthmus of Suez Canal."
- Bates, "The Panamá Canal. System and Projects."
- Bizmont, "L'Amérique Centrale et le Canal de Panamá."
- Burr, "Ancient and Modern Engineering and the Isthmian Canal."
- Commerce and Finance of the United States. Monthly Summary. May, 1902.

- Censo de la República de Cuba. 1907.
- Chester, Clarence L. "Panamá and the Canal."
- Desplaces, Ernest, "Le canal de Suez."
- Evarts, W. B. "Report of the Secretary of State." Washington, 1880.
- Fairlie, John A., "The Economic Effects of Ship Canals."
- Fitzgerald, "Suez Canal."
- Fontane, "Marine Merchant apropos de l'Isthmus de Suez".
- Fox, "Panamá Canal as a Business Venture."
- Fletcher, Johnson Willis, "Four Centuries of the Panamá Canal."
- Goethals, G. W. "The Isthmian Canal."
- Graham Grier, Thomas, "On The Canal Zone."
- Gorgas, W. C., "Sanitation in the Canal Zone."
- Gomara, F. L., "Historia de las Indias."
- Güiteras, P. J., "Historia de la Isla de Cuba."
- Humboldt, Alexander de, "Ensayo Político sobre Cuba".
- Halstead, "Pictorial History of the Isthmian Canal and the Problem of Expansion."
- Hurst, "Isthmus of Panamá."
- Hall, Alfred B., "Panamá and the Canal."
- Knapp, H. S. "The Real Status of the Panamá Canal as regards Neutralization."
- Lawrence, T. J., "Essays on some disputed questions in modern International Law."
- Lange, "Lord Palmerston and the Isthmus of Suez Canal."
- Lesseps, Ferdinand de, "History of the Suez Canal."
- Martens, F. de, "La question égyptienne et le Droit International."
- Mitchell, "Coast of Egypt and the Suez Canal."
- Morse, John T., "American Statesmen."
- Nicholas, "Around the Caribbean and across Panamá."
- Paradela, Francisco, "El Canal de Panamá y el Ferro-carril de Tehuantepec."

- 
- Prim, "Gate of the Pacific."
- Pezuela, Jacobo de la, "Ensayo Histórico de la Isla de Cuba."
- Quijano Otero, J. M., "Dictamen presentado al Congreso de Colombia." Abril de 1875.
- Report of the Isthmian Canal Commission, 1899-1901. Washington.
- Report of Major V. Havard, Surgeon U. S. A. Chief Surgeon Annual Report. Military Governor of Cuba. 1900. Volumen 1-2.
- Rousscau, H. H. "The Isthmian Canal." 1910.
- Reclus, Onésimo y Elisaco, "Geografía Universal."
- Rodríguez Lendián, Dr. Evclio, "Los Estados Unidos, Cuba y Panamá."
- Root, Elihu, "The Ethics of the Panamá Question."
- Root, Elihu, "Lecture in the Union League Club." Chicago.
- Rodríguez, J. C., "The Panamá Canal."
- Seignobos, Ch., "Historia de la Civilización."
- Stephenson, "Isthmus of Suez."
- Stuckle, "Interoceanic Canal."
- Taft, William H., "Lecture in St. Louis Commercial Club."
- Urrutia, Ignacio, "Teatro Histórico, Jurídico y Político-Militar de la Isla Fernandina de Cuba."
- Weir, "The Conquest of the Isthmus."
- Warton, "A Digest of the International Law of the United States."



# ESTUDIOS POLITICO-SOCIALES

# CAPITULO I

---

## MOTIVOS DE ESTE LIBRO

I. LA COMUNICACION INTER-OCEANICA DE PANAMA, EN LA GENESIS DE LA INDEPENDENCIA DE CUBA.—II. POR PANAMA, LOS ESTADOS UNIDOS HAN VARIADO RADICALMENTE SU POLITICA TRADICIONAL EXTRANJERA.—III. NECESIDAD DE QUE LA OPINION PUBLICA CUBANA CONOZCA, EN LO QUE NOS AFECTA, LA POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE PANAMA.—IV. LA RAZA LATINA, CUBA Y OTROS PUNTOS CON RELACION A LA OBRA TRANS-ISTMIANA.—V. EL PAN-AMERICANISMO, ESTRECHAMENTE RELACIONADO CON LA COMUNICACION DE LOS DOS OCEANOS, ES DE GRAN INTERES POLITICO PARA CUBA.—VI. ACCION ECONOMICO-SOCIAL DEL PAN-AMERICANISMO.—VII. LA HABANA DEBE SER EL SITIO DE LA PROXIMA CONFERENCIA INTERNACIONAL PAN-AMERICANA.—VIII. LA PREPARACION DE UNA "GREATER HABANA," ESTA REQUERIDA ANTE LA COMUNICACION INTER-OCCEANICA Y EL MOVIMIENTO PAN-AMERICANO.—IX. UN MAGNO PROBLEMA DE CIENCIA CIVICA, QUE REQUIERE PLAN INTEGRAL Y COMISION TECNICA.—X. ASPECTO LEGAL Y URGENCIA DE LA GREATER HABANA.

## I

Hay tres asuntos de carácter político-social, importantísimos para nuestro país y esencialmente relacionados entre sí, que demandan, ya, sin duda alguna, urgente y cui-

dadoso estudio, por parte de todos los que se interesen, en serio, por el porvenir de Cuba.

Cualquiera de ellos requeriría un volumen extenso para tratarlo adecuadamente á su alta significación y trascendencia, pudiendo contarse por cientos, los libros y folletos que, al efecto, debieran ser consultados. Y es Panamá el primero de esos asuntos.

Hablando corrientemente del “Canal de Panamá”, se empequeñece este asunto, cuya grandeza consiste en que, como se ha dicho por alguien gallardamente, es la unión de dos Océanos, por el divorcio de dos Continentes. Comunicar dos mares, con todas las consecuencias en elló implícitas, es algo insólito, que trasciende á la Geografía, á la Política, al Comercio, á la Moral y á muchos aspectos fundamentales de la vida pública y privada.

El canal de Panamá, con ser una obra grandiosa en sí misma, no es sino la mera expresión material de una idea mucho más superior, casi extra-humana, ó sea, variar el hombre el ajustamiento natural de la Tie-

rra y de los Mares, acercando grandes cosas, materiales y morales, que, puestas por la Naturaleza separadas á inmensa distancia, tal vez así deberían continuar, ó por lo menos, aproximadas, su choque, ó su fácil intercurso, tiene que ser de trascendencia extraordinaria en múltiples sentidos.

Por eso, la sola idea de esa comunicación inter-océanica, batallada por siglos y próxima ya á ser consumada, viene influyendo hace largo tiempo en los destinos de Cuba, como primera tierra americana que se enfrenta con esa puerta hacia el Pacífico, abierta, osadamente, por la mano del hombre.

Estos grandes asuntos, apenas pueden ser enfocados por la retina individual. Hay que considerarlos desde mucho más alto, al calor de los intereses universales y nacionales, por los Gobiernos, como representación personal de los países. Y como la Política es la conducta colectiva de los pueblos, de ahí que la cuestión de Panamá tenga una faz esencialmente política, y ésta, en su esfera más noble y elevada, ó sea, política internacional.

Sentado así, fácil se alcanza que tratándose de un asunto predominantemente americano, aunque afecta “al Mundo, todo por entero,” según dijo Lord Granville, la acción política principal tocaba asumirla á los Estados Unidos, y así lo han hecho éstos, descartando de ello á Francia y á Gran Bretaña, tras graves controversias diplomáticas, que han durado, por lo menos, cincuenta años. Y en ellas siempre fué Cuba, por su excepcional posición geográfica, algo de que no podía prescindirse, jugando, teóricamente, en proyectos y discusiones, el obligado papel que le toca representar, ahora, de hecho, abierta la ruta trans-océánica.

Dada la identificación notoria entre los ex-presidentes de los Estados Unidos McKinley y Roosevelt, que fueron los políticos directivos de la guerra con España y de la adquisición por la Gran República, de la zona del Istmo en que se construye el canal de Panamá, éste resulta entre las causas determinantes de aquella guerra y de nuestra independencia, pues los tres puntos—el ca-

nal, la guerra y la independencia—forman parte de un mismo programa político y fueron realizados, virtualmente, por la misma Administración americana.

Decidido el Gobierno de los Estados Unidos á que se construyera—según palabras del Presidente Grant—“un canal americano, en territorio americano y para el pueblo americano”, esa sola perspectiva excluía toda posibilidad de que Cuba siguiera siendo española y dominando, con su privilegiada situación geográfica, la proyectada comunicación inter-océanica.

Después y acentuando esas consideraciones, la expansión—ley de vida nacional, sociológicamente incontrastable—dió á los Estados Unidos un Imperio colonial en Filipinas, y ésto apremió por el canal trans-istmiano, como solución, entre otras, á la necesidad de concentrar fácilmente las escuadras, con una base de apoyo en tierra cubana, que sin duda, estaba descontada.

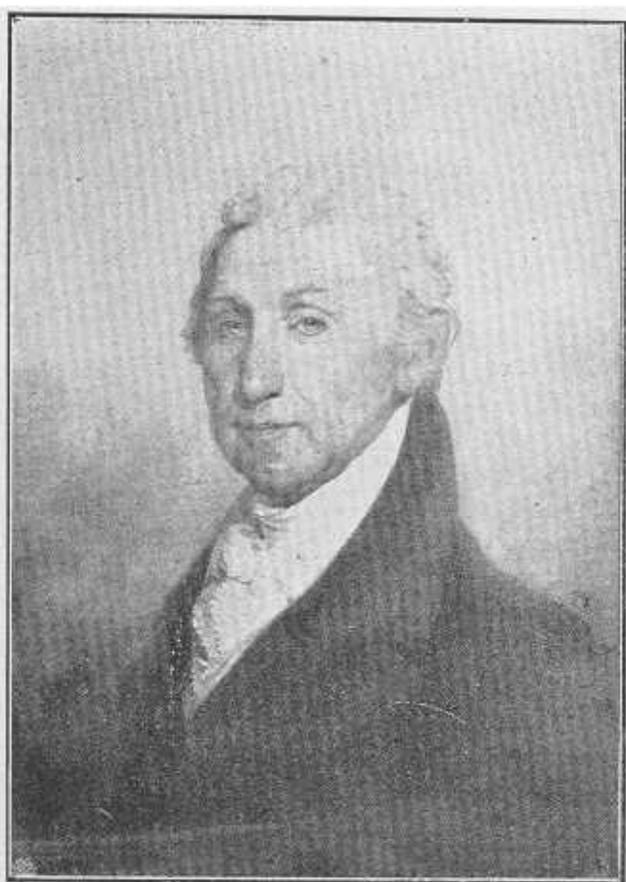
El canal de Panamá se encuentra, pues, muy á fondo, en la génesis de nuestra inde-

pendencia, y ha de ser muy interesante su influencia en nuestro porvenir político.

## II

Los Estados Unidos han hecho una rectificación fundamental de su política exterior, precisamente con motivo de esa comunicación de los mares.

Así lo significó de modo expreso, Mr. Frederick D. Frelinghuisen, Secretario de Estado del Presidente Chester A. Arthur, en nota fecha 19 de Noviembre de 1881, dirigida á Mr. Lowell, su ministro en Londres, cuando declaraba que el canal, á pesar de las tradiciones de los Estados Unidos, les obli-



*James Monroe*

garía á aumentar su marina y á mezclarse activamente en los negocios de las naciones europeas.

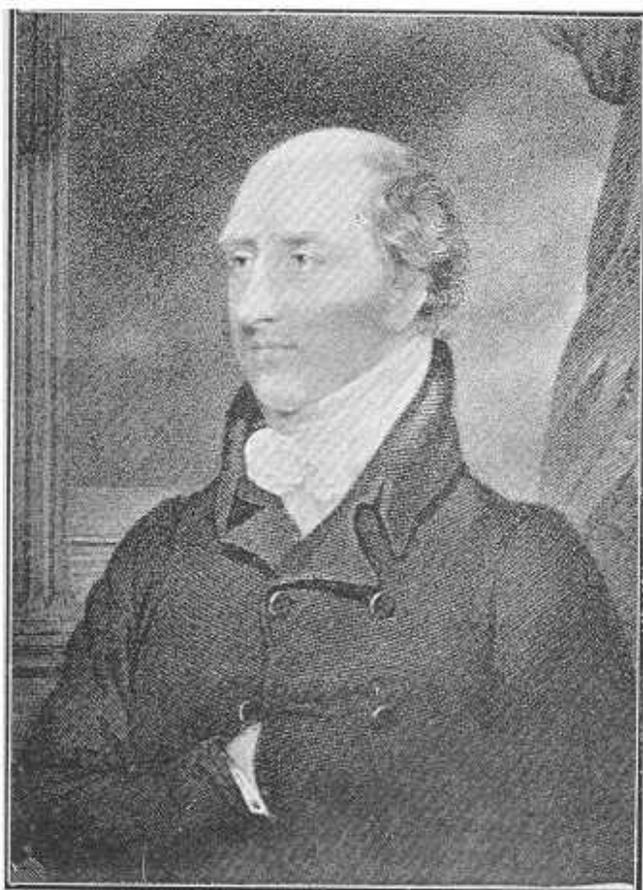
Y en verdad esa política es la absoluta negación de la hasta entonces seguida y que se condensaba en la famosa carta escrita en Monticello—Virginia—por el ex-Presidente Thomas Jefferson, al Presidente Monroe, fecha 24 de Octubre de 1823, que decía: “Nuestra primera máxima, nuestra máxima fundamental, debe ser no meternos jamás en las disputas europeas. La segunda, no permitir jamás á Europa que se mezele en los negocios cis-atlánticos.”

Aun es mas trascendental esa variación de política, si se atiende á que la famosa Doctrina de Monroe, parecía ser el *desideratum* del espíritu sajón en América, pues aquella surgió con acuerdo del Ministro de Negocios Extranjeros de Gran Bretaña, George Canning, que—á propósito de la Santa Alianza y de las gestiones, muy sospechosas é interesadas de Francia, para reintegrar á España las colonias independizadas

en América—decía, en Agosto de 1823, á Mr. Rush, Ministro de los Estados Unidos en Inglaterra: “Esta Nación no vería con indiferencia, que alguna porción de esos territorios, fuera transferida á cualquier otro Poder.” Ya en otra ocasión, dijo Mr. Canning: “Yo le he dado realidad al Nuevo Mundo, para reparar el balance del Viejo Mundo.”

Mr. Rush contestó entonces, que “él consideraba altamente injusto y propicio á desastrosas consecuencias, cualquier intento de algún Poder europeo, para posesionarse de esas colonias, por conquista, por cesión ó con cualquier otro motivo ó pretexto.”

Fué tres meses más tarde cuando el Presidente Monroe, dando cuenta al Congreso de las reclamaciones de Rusia al noroeste de América, y de España sobre sus perdidas posesiones, declaró en su célebre mensaje, fecha 2 de Diciembre de 1823, que “consideraba esa ocasión propia para afirmar, como principio en el cual están envueltos los derechos y los intereses de los Estados Unidos,



*Geo Fanning*

que los Continentes americanos, por la condición libre é independiente que tienen asumida y mantenida, no pueden ser considerados, en lo adelante, como sujetos á futura colonización por ningún Poder europeo.” Y después, aludiendo á la indicada intervención de las Naciones de Europa, para que España recuperase sus colonias añadió: “Es igualmente imposible, por tanto, que nosotros aceptásemos, con indiferencia, esa intervención, sea cual fuere su forma.”

Por extraño que parezca, esa doctrina americana resulta motivada por España y trabajada con Inglaterra. La expuso el Presidente Monroe, muy capacitado para ello, por su íntimo conocimiento de los Gabinetes europeos, como Ministro que había sido de los Estados Unidos en Gran Bretaña, España y Francia. Pero en sus pródomos se ve al estadista inglés Canning, por rivalidad con Francia. La redactó el famoso Secretario de Estado John Quincy Adams, que después fué Presidente de los Estados Unidos. La pluma de Monroe no era tan

feliz como su elevado pensamiento, que reflejó exactamente el espíritu de su pueblo.

En Julio de 1823, Adams, tratando de las pretensiones de Rusia al noroeste de América, pasó una nota á Mr. Middleton, Ministro de los Estados Unidos en San Petersburgo, declarando que esa reclamación “no era conveniente á la paz del mundo.” Y decía después que, “*con la excepción de las colonias de Inglaterra al Norte de los Estados Unidos*, el resto de ambos Continentes americanos, necesitaba ser dejado, en lo adelante, al manejo de manos americanas.”

He ahí el Canadá, por ser inglés, fuera de la doctrina de Monroe-y, con ello, la evidencia del acuerdo con Gran Bretaña, en esa orientación de la política americana, mantenida dentro de ciertos límites, hasta que el canal inter-océanico, le ha señalado distintos y más amplios rumbos, aun contra el mismo Foreign Office de Londres.

Cuba no puede sustraerse á la influencia que de esa nueva política le alcanza, y salta á la vista el magno interés nuestro en estu-

diar su causa, ó sea, lo que es en su aspecto político el canal de Panamá, aparte de todo lo que éste económica y socialmente significa para nosotros.

### III

La importancia de esa comunicación entre los dos grandes Océanos, ya el eminente Barón Alejandro Von Humboldt la observó desde 1799, en su “Ensayo Político sobre Nueva España” diciendo que esa empresa “inmortalizaría al Gobierno que así se ocupase de los verdaderos intereses de la Humanidad.”

Hernán Cortés, en 1550, escribía al Emperador Carlos V, que la unión del Atlán-

tico con el Mar del Sur, “valía más que la conquista de México.”

Goethe dijo que “con un canal navegable en el Istmo americano, recibiría innumerables beneficios toda la raza humana, civilizada y por civilizar.”

William Patterson, el famoso escocés que fundó el Banco de Inglaterra y abordó la conquista del Darien, informaba en 1694, que si la Gran Bretaña construyese el canal inter-océánico, “aseguraría las llaves del Universo, capacitando á sus poseedores para dar leyes á ambos mares y para ser los árbitros del comercio del mundo.”

Esc es el criterio permanente de los anglo-sajones sobre el canal de Panamá. Y por eso la fundamental importancia que le han reconocido.

Desde entonces, un estupendo interés de sabios y de empresas y aun de Estados, ha venido ratificando, hasta nuestros días, la extraordinaria significación política y comercial de esa ruta trans-istmiana.

Y como sobre el interés universal que en

ello se concentra, Cuba tiene una posición especialísima, ante esa obra gloriosa de la vecina Gran República, se impone que le demos actualidad al asunto, ya que entre nosotros todavía no parece suficientemente estudiado.

Conviene que sobre el canal de Panamá, como sobre las interpretaciones de la doctrina Monroe, con ese motivo ampliadas y que tanto nos influyen, se vaya formando en Cuba una opinión pública basada en el conocimiento de detalles importantes, que por muchos motivos debemos conocerlos. Y de ahí la razón de este libro.

Cierta identificación obligada con determinadas corrientes políticas que no siempre trascienden, nos ha permitido penetrar la extraordinaria significación que entraña para Cuba la próxima comunicación de los dos Océanos y hemos considerado que cumplíamos un deber con nuestro país, presentando á su consideración—dentro de lo que correctamente puede exteriorizarse—una serie ordenada de extractos, copias, esta-

dísticas, datos y hechos, ya absolutamente públicos, que, como un proceso histórico, técnico y político, descubren gran trascendencia para el presente y el porvenir de Cuba. Apenas esbozamos ideas. No abrimos opinión. Cada cual, según su juicio, derivará consecuencias.

#### IV

También nos ha movido á la publicación de esta obra, el deseo de que, en ese gran trabajo de civilización, tan brillantemente realizado por los anglo-sajones de América, resalte, en todo lo que merece, el concurso interesantísimo de nuestra raza, y más que nada, reivindicar para Cuba, ante el mundo,

el reconocimiento que se le debe por su intervención inapreciable en los éxitos del canal, pues en ellos —según veremos— nos corresponde, á título justo, una parte de la gloria.

Tal vez esa comunicación de los dos Mares, pueda dar base á ciertos temores, próximos ó remotos, de daños para nuestro país, tales como los que se producen, por donde menos se esperaban, cuando un volcán revienta, ó la tierra tiembla, y falla, por su base, lo que parecía más sólido. Acaso sea prudente apuntalarnos. Y á tanto equivale estar alerta y ponernos ya en estudio de los problemas, muy trascendentales algunos, que para Cuba plantea ese canal trans-istmiano, en cuyo paso estrechísimo van á congestionarse las flotas de todos los países, haciendo del Mar de las Antillas, un Mediterráneo americano, en el cual Cuba es la nota dominante.

Y en el sentido de provechos posibles, esa ruta inter-océánica puede ser para nosotros la bendición del Cielo, si logramos atraer

parte, siquiera, de su inmenso movimiento comercial, á cuyo efecto cabe adoptar medidas oportunas, reflexionando, desde ahora, sobre causas y efectos.

Podemos afirmar autorizadamente, que no hay país americano cuyo Gobierno no esté estudiando ya, bajo todos sus aspectos, mas ó menos reservadamente, las múltiples perspectivas que anuncia la próxima apertura del canal de Panamá. Y como éste, antes de dos años, estará abierto al servicio del mundo, casi seguramente—aunque su inauguración oficial se aplazará hasta el primero de Enero de 1915—he aquí la oportunidad de este libro, en que no tenemos otro objeto que servir á nuestro país, familiarizándole con lo que viene y creyendo así cooperar á la mayor solidez y prosperidad de la República, como ansia política suprema.

Tuvimos el honor de ser presentados al coronel George W. Goethals, que es el eminente organizador de los trabajos del Istmo y recorrimos detenidamente la Biblioteca Nacional de Washington y las, no menos

interesantes de las Secretarías de Estado, de la Guerra, de Marina y de Agricultura y Comercio, para obtener datos auténticos y examinar libros y documentos en este asunto que ya ostenta una literatura copiosísima.

Para fijar mejor la atención pública sobre determinadas cuestiones, pudiera ser que se haya recargado un tanto el claro-oscuro de algunas páginas referentes á algo que pudiera hacerse ó esperarse. Pero aun reduciendo las hipótesis todo lo que se quiera, ellas quedan vigentes en términos de que, advertida su importancia substancial, nadie osaría rechazarlas “á priori”, aun con la más remota posibilidad, siquiera, de su ocurrencia, y se impone, por eso, siempre, considerarlas con serenidad de juicio.

Se descubren, además, en íntima relación con este asunto, intereses americanos é intereses propiamente cubanos. ¿Cabén juntos? Procurarlo así es nuestra conveniencia. Pero eso hay que estudiarlo según los casos, con la anticipación conveniente. Y no se debe en esto descartar la probabilidad de

que nos resulte necesario hacer algo que no nos conviniese, ó dejar de hacer lo que cuadre á nuestra conveniencia. De todo puede ocurrir en situaciones de tan serias incógnitas. Esto ocurre en cualquier país.

Egipto, asegurada su independencia de Turquía, la perdió por que la perspectiva del Canal de Suez, determinó, principalmente, su ocupación por Inglaterra. Hay canales que matan.

Verdad es que, como caso único, por el canal de Panamá nació una República, que tiene la capital del Estado, prácticamente, en territorio extranjero. Hay, pues, canales que dan vida.

Y todo ésto presenta elementos de observación que, aunque parezcan diseminados, tienen una estrecha relación, entrañando enseñanzas provechosas.

El pueblo, formando opinión, que respalde actos legislativos y de Gobierno, y éste, tomando oportunas iniciativas—que, en parte, pueden ser desenvueltas por los Cuerpos diplomático y consular, preparando inteli-

gencias, tratados, etc.—pueden crear una atmósfera favorable que evite daños y que traiga provechos.

Además, así excusaremos los perjuicios positivos é incalculables, de una pasividad inconsciente, que en alguna parte podría tomarse como inductiva de incapacidad, ya que están á la vista las consecuencias importantísimas de que, un rincón sin salida, sea convertido en avenida universal, abierta precisamente á nuestro frente, y tanto pueden pasar por ella ríos de oro que nos aprovechen, como determinarse hondos trastornos que nos perjudiquen.

Si allá en sus islas del Pacífico, despierta, de nuevo, el monstruo militar asiático, las oleadas del Mar Amarillo, habrían de sentirse en nuestras costas, como reflujo pavoroso de los choques tremendos que allí tuvieran blancos y japoneses.

En verdad, éstas son materias complejas, que, según se verá, más de una vez nos impulsaron por muy diversos rumbos, en la investigación y en la idea. De ahí que sea

poco espacio el presente libro, para tratar debidamente el “*affaire* Panamá.”

## V

Indicaremos algo ahora, sobre el tema del segundo asunto íntimamente relacionado con el que acabamos de enunciar, y al que dedicamos también un libro aparte del presente, como segunda de esas tres grandes *Orientaciones* que á Cuba importa considerarlas.

Siendo un hecho central en la historia del mundo, la comunicación de los dos grandes Océanos, acontece que el canal de Panamá, sobre haber preocupado más de medio siglo, en graves cuestiones diplomáticas, á Ingla-

terra y los Estados Unidos, ha sido para éstos, el eje sobre el cual ha girado gran parte de su política exterior contemporánea.

Cuando el Presidente Grant inició, en 1869, la tendencia de que los Estados Unidos hicieran el canal, fortificando el istmo y poseyéndolo, latía en el fondo de esa política, un desafío á Gran Bretaña, que, con el tratado Clayton-Bulwer, de 1850, compartía con la Gran República, el predominio de esta situación.

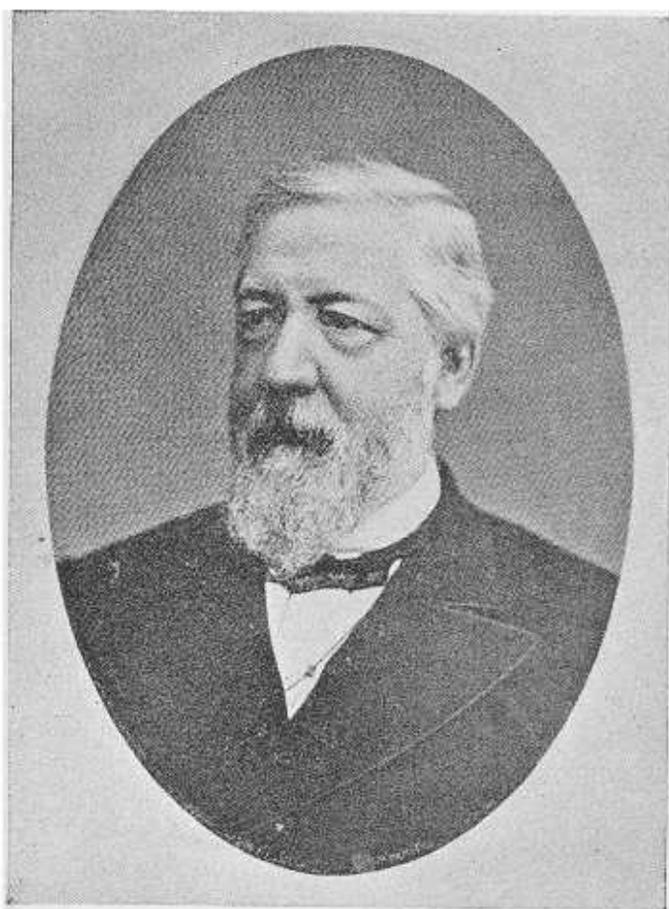
Andando el tiempo, Mr. James Blaine, famoso Secretario de Estado del Presidente Garfield, dirigió á todos los Gobiernos extranjeros, su altiva nota de 24 de Junio de 1881, entrañando la declaración de que, á todo trance, los Estados Unidos harían exclusivamente suyo, para casos de guerra, el canal de Panamá.

Y cuando Lord Granville, en hábil *réplica*, revivió las reclamaciones de Inglaterra contra Nicaragua—por donde también era posible una vía inter-océanica—el estadista americano necesitó reforzarse, opo-

niendo á la política de Londres, como un bloque, la inteligencia conjunta de todas las Repúblicas de América.

Ahí nació, virtualmente, el “Pan-americanismo”, que es el asunto de nuestro segundo libro. Por iniciativa de Mr. Blaine, se reunió en Washington, en 1889, el primer Congreso Pan-Americano. Y no en balde ese gran hombre pudo cruzar su pensamiento con los representantes, allí constituídos, de todos los países americanos, excepto Costa Rica.

Quedó iniciado un poderoso movimiento de ideas políticas, que en más de un cuarto de siglo ha arraigado hondamente en la conciencia de América, siendo, cada vez más, año tras año, garantía de que, hoy, la Gran República solo aspira á la fraternidad con los países latino-americanos, descartando toda idea de expansión territorial; sin perjuicio de los derechos y de los deberes que son implícitos en la natural hegemonía de los Estados Unidos, como fiadores ante Europa de la protección de vidas y haciendas, en esa



JAMES BLAINE

gran parte de América, donde es la doctrina de Monroe lo que excluye conquistas de europeos.

Surgido este movimiento principalmente por el Canal de Panamá, es evidente que la terminación de esta vía inter-océanica, refuerza mucho al Pan-americanismo, en el sentido de que, si antes, la identificación de todas las Repúblicas de América, fué algo interesante para exhibirlo ante Europa, hoy nos importa, además, para mostrarlo ante el Asia. Y por otra parte, á todo evento, es un gran respaldo—en paz ó en guerra—para los Estados Unidos, la simpatía dignamente conquistada de veinte Repúblicas latinas, con 70 millones de habitantes; así como, en cambio, habrían de ser las cosas muy distintas, si esas simpatías tomasen cualquier otra dirección.

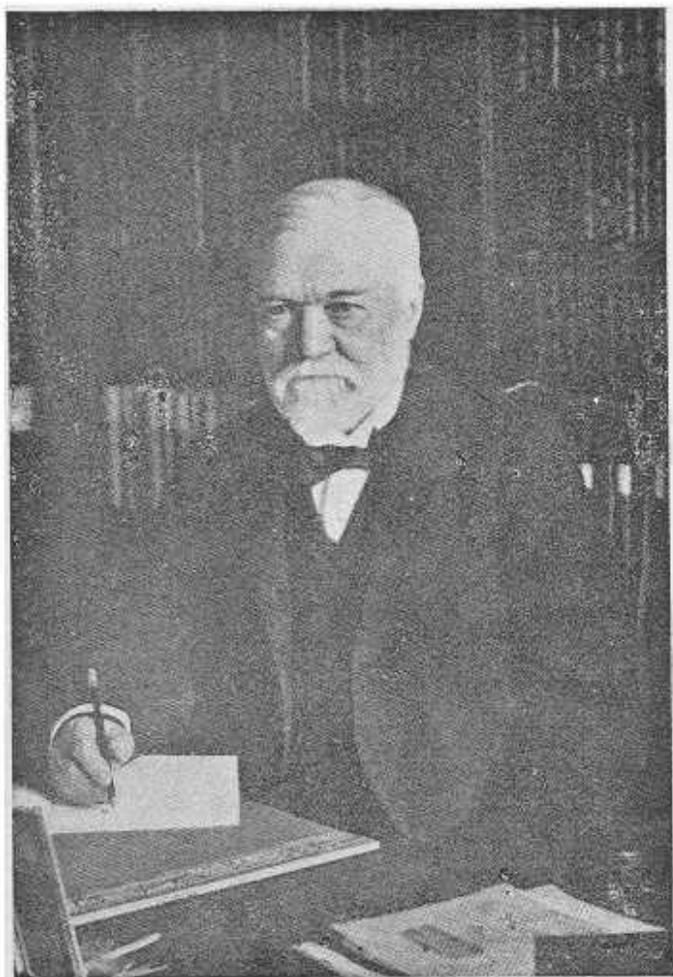
El Pan-americanismo, tal cual resultan su origen y su impulso, ha de ser, en lo fundamental, la política exterior de los Estados Unidos, por todo lo que resta de este siglo.

No hay que decir todo lo que ello importa

á las Repúblicas hispano-americanas, y muy principalmente á Cuba que, como Estado, tiene con los Estados Unidos, comunidad de historia y de intereses.

## VI

En su aspecto no político—en el económico y social—esa corriente de ideas ha cristalizado en una admirable Institución internacional americana, que tiene su asiento en Washington, con la denominación de “Unión Pan-Americana”, alojada en un palacio para el cual donó el filántropo americano Andrew Carnegie \$750.000; y tiene á su frente un Consejo Directivo compuesto, ex-oficio, por los Plenipotenciarios allí acre-



ANDREW CARNEGIE

ditados de todas las Repúblicas de América, bajo la presidencia, por cortesía diplomática, del Secretario de Estado de la República cuya hospitalidad se disfruta.

Cuando, allí, en sesiones muy frecuentes, aunque solo para fines de intercurso comercial, el representante político de los Estados Unidos y director de su política exterior, hace, día por día, una protesta de confraternidad, cara á cara de veinte Embajadores y Ministros, sentados todos, con él, en una misma mesa, bajo las banderas de sus respectivas Naciones, es indudable que esa confraternidad se va creando; ó por lo menos, no tendría explicación posible, que hiciese, voluntariamente, y en circunstancias tan solemnes, protestas de no aspirar á expansión territorial, el político mismo que, si hubiera de prepararlas, cohibía neciamente, con esa conducta, su propia acción.

Además, en las grandes fiestas verdaderamente internacionales, que la Unión Pan-Americana frecuentemente ofrece, por diversos motivos, asistiendo siempre á ellas el

Presidente de los Estados Unidos, éste jamás pierde esas oportunidades de ratificar, ante los cientos de personajes hispano-americanos que allí se congregan, la sinceridad plena de que él aspira á la unión fraternal de todos los países de América, excluyendo por parte de los Estados Unidos, todo propósito de aumentar su territorio. Y así lo declaran también, siempre, los más prominentes políticos, hasta inspirar fé, en nosotros, la lealtad de esas manifestaciones, constantemente repetidas y en cierto modo explicadas por intereses puramente norteamericanos, que en algo dejamos indicados.

No se nos oculta que la Historia Política está llena de sorpresas é incoherencias y que lo más inesperado, muchas veces sucede. Pero en tanto que la Lógica siga siendo la soberana de la inteligencia, y ésta, el impulso de la conducta de los hombres, es evidente que, para los Estados Unidos, hoy, toda política anexionista, queda fundamentalmente excluída con la política Pan-americanista, en que tan de veras han ahondado.



PRESIDENTE WILLIAM H. TAFT

Ambas orientaciones son opuestas entre sí, y como tales, excluyentes una de otra. Y como el Pan-americanismo ha pasado del campo abstracto de las teorías, al de los actos políticos y de los hechos de Gobierno—de lo que son buena prueba las Conferencias Internacionales periódicas y las múltiples resoluciones en ellas adoptadas—hay que convenir en que esto significa mucho para la actual vida de relación inter-americana, que sería esencialmente perturbada con el acto más insignificante en contrario de esa política y el cual, despertando una indignación general, anularía en un instante, el trabajo de veinte y cinco años.

La posición de Cuba en esa Institución Pan Americana, resulta de un excepcional interés. Y cuando el autor de este libro tuvo el honor altísimo é inmerecido, de formar parte de aquel Consejo Directivo, más de una vez observó que las especiales distinciones que allí obtenía—al designársele, por ejemplo, con bondadosa iniciativa del Presidente, para cierta importante Comisión

reorganizadora—eran, solo, muestras evidentes de simpatía á Cuba, que puede y debe aspirar, en esa Institución, á algo de grandísimo interés para ella y que sería probablemente asequible, con relación al movimiento pan-americano.

## VII

Cada cierto número de años, se verifica una Conferencia Internacional Pan Americana, habiendo tenido lugar las cuatro primeras, en Washington, México, Río Janeiro y Buenos Aires. La próxima de esas conferencias, debe celebrarse en la Habana.

La designación del lugar, depende del Consejo Directivo de la Unión Pan Ameri-



With all good wishes for the  
success of the movement for  
Pan-American Peace and Friendship  
Theodore Roosevelt —  
April 29<sup>th</sup> 1903

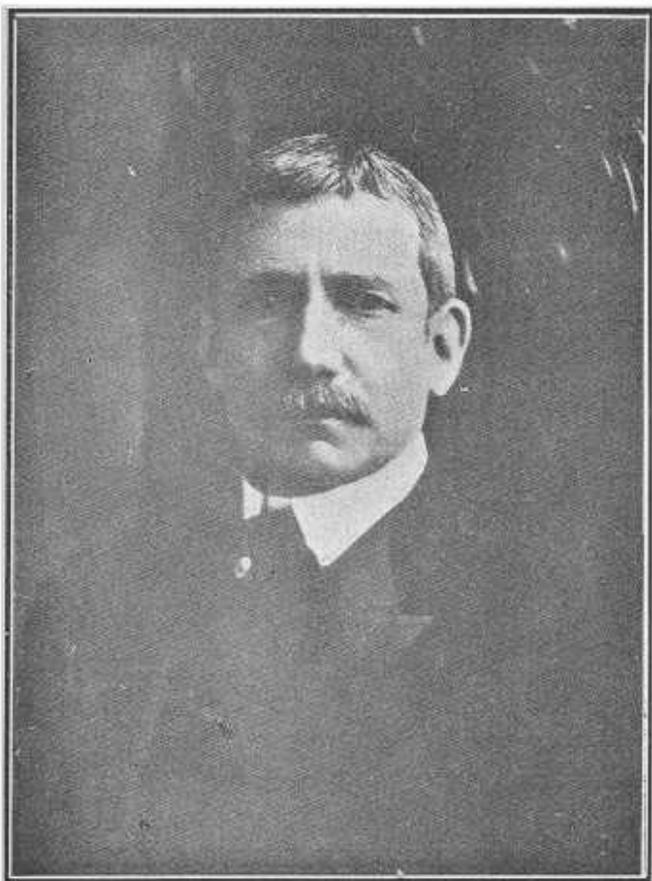
cana y allí no han de desconocerse los motivos evidentes, por los cuales, habiéndose verificado dos de esas Conferencias en la América del Norte y otras dos en la del Sur, la inmediata debe tener lugar en una República antillana, dado que Centro América, por razones notorias, no aspira á eso por ahora, y en tal virtud, desechar nuestra indicación, equivaldría á vincular en la América del Sur, una influencia que debe generalizarse, si no ha de inspirar ciertos recelos ese movimiento que necesita vivir de la total armonía.

No hemos de exponer las altas razones políticas y mercantiles, en virtud de las cuales debe verificarse en la Habana, y solo en ella tendría lugar adecuadamente, esa quinta Conferencia Pan-Americana, porque mucho de eso debe quedar en el secreto diplomático.

Pero como en Washington ya se trata *públicamente* del asunto en muchos círculos interesados económicamente por el sitio de la Conferencia próxima, y es de pública no-

toriedad que la indicación favorable á la Habana, hecha en la Conferencia de Buenos Aires, solo tuvo en contrario las sugerencias sobre Santiago de Chile y Panamá—que, por varias razones, generalmente comentadas, ambas no habrán de prosperar—queda en pié para Cuba esa colosal perspectiva de bienes y de honores, que van implícitos en recibir, como nuestros huéspedes, á los representantes de todos los Estados de América, y con ellos, á sus más brillantes sabios, financieros, políticos y hombres de Estado, cuya actuación en la Habana, daría á ésta relieve y atracción mundial, más un impulso inmenso en los negocios.

Y sobre todo, tendríamos la garantía política de que, apenas señalada Cuba como el país de la próxima Conferencia internacional, seríamos el sitio de la paz y de la confraternidad, con las altas consideraciones inherentes á esa designación y las provechosas consecuencias de todo ello en nuestra política interior, que necesitaría darse cuenta del gran acontecimiento á la vista y pre-



ELIHU ROOT

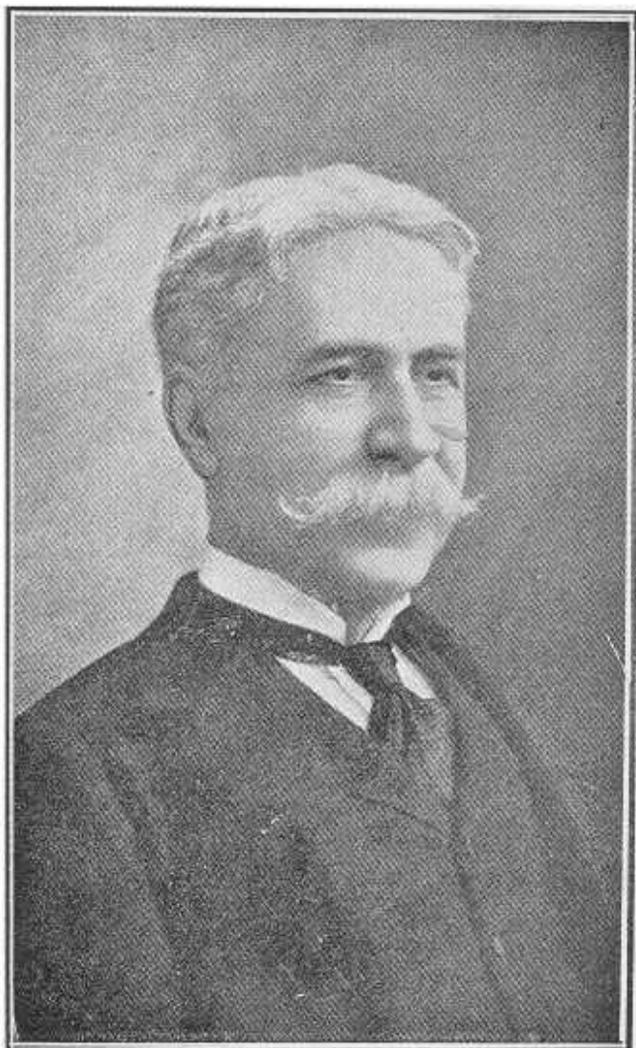
parar la opinión del país en todos sentidos, para corresponder como los cubanos sabemos siempre hacerlo.

En ese movimiento Pan-americano, ha sido el alma que lo constituyó y su verdadero fundador, Mr. Blaine, el eximio americanista y eminente político; acompañándole con su verbo grandioso de sugestión irresistible, Elihu Root, también Secretario de Estado, y el malgrado filántropo y sabio diplomático, Joaquín Nabuco, Embajador del Brazil en los Estados Unidos.

Esas tres figuras prominentes, constituyen la iniciativa externa del Pan-americanismo, desde luego con la autorización y franco apoyo de los Presidentes de los Estados Unidos, muy principalmente Roosevelt y Taft.

La Unión Pan-Americana, en su constitución interna, la representa hoy, como Director, un ilustre diplomático, John Barrett, ex-ministro de los Estados Unidos en la Argentina, Siam, Panamá y Colombia y Delegado en la segunda conferencia Pan-Ameri-

cana de México, en 1901; hombre de poderosas iniciativas, que ha sabido conquistar las simpatías del elemento hispano-americano; secundándole brillantemente el señor Francisco J. Llanes, como Sub-director Secretario y Mr. Franklin Adams, como Director del Boletín Pan-Americano, órgano en la prensa de esa Institución y modelo exquisito de revista ilustrada. Hay además en lo más íntimo de la Unión Pan Americana, desde su inicio, un cubano intachable, cultísimo, el Sr. Emilio Amores, Jefe del Gran departamento de Traducción, esencial en esas Oficinas, preparadas para dos razas que hablan en tres idiomas de genio y compleción muy diversos. Pero aun nos importa recordar que José Martí, el Prócer de nuestra independencia, se identificó con el nacimiento del Pan-americanismo y como Presidente de la Sociedad Literaria Hispano-Americana de New York, ofreció á los primeros Delegados de aquél, una hermosa fiesta, donde obtuvo grandes triunfos literarios.



JOAQUIN NABUCO

Pues bien, ese movimiento Pan-americano, tan íntimamente ligado en su origen y en su desenvolvimiento presente y futuro, con el canal de Panamá, es el segundo de los tres asuntos que al principio hemos referido, como estrechamente relacionados á la prosperidad de Cuba, y nos importa penetrar en esa corriente de ideas, seguirla y aun, si es posible, aléntarla, recabando, además, para la Habana, la Conferencia Pan-Americana próxima.

La vida de relación, para los Estados, es de fundamental importancia, porque no solamente les influye en su condición internacional, sino que afecta en mil aspectos la política interior. Es peligroso no mirar hacia fuera. Mirando solo hacia adentro, se empequeñece el espíritu nacional y se atormiza la acción política, malgastando valiosas energías. El Universo no está dentro de los límites de la República.

Las corrientes de opinión que constituyen tendencias manifiestas de los grandes Poderes del Mundo, son materias que todos los

demás Gobiernos ponen en el primer plano de atención, para proceder en consecuencia. Panamá y el Pan-americanismo, son asuntos de ese carácter, para Cuba.

## VIII

En íntima conexión con los efectos que Panamá y el Pan-americanismo producen sobre Cuba, intensificando el desenvolvimiento de nuestra ciudad capital, hay un tercer asunto, que es la *Greater Habana*. Y aunque á esta materia reservamos libro aparte, como una de las *Orientaciones* más trascendentales á que debe ser aplicada la actividad inteligente de los cubanos, esbozaremos aquí algo sobre su significación y oportunidad.



JOHN BARRETT

La Habana está en un rápido crecimiento urbano, tan intenso, que sin duda no se ha producido, muchas veces, mayor, en ninguna gran ciudad, y ello obedece principalmente, á causas políticas, sin que las económicas y sociales dejen de concurrir, para ello, en gran parte.

A poco de establecida la unidad de Italia, Roma, que en 1870 no pasaba mucho de 200.000 habitantes, ya en 1894, tenía 450.000. Berlín, antes de la unidad Alemana, no llegaba á 800.000 habitantes y subió en 1890 á millón y medio. Viena, tras los sucesos políticos de 1848, ascendió desde 500.000 habitantes, á millón y medio en 1895. Al surgir la Monarquía dual, Buda-Pest, con poco más de 100,000 habitantes, subió á 350,000, en 1890 y á 500,000 en 1891. Y lo mismo podría decirse de las capitales de Grecia y Bulgaria, cuyo crecimiento fué notorio apenas constituídos recientemente esos nuevos Estados.

La Habana, de simple capital de una colonia, pasó á serlo de una República y atra-

jo con ese motivo político—sobre todo lo que entrañan las representaciones extranjeras en la capital residentes—importantísimas fuerzas sociales del país entero, que, en ella concentradas, la han impulsado á un súbito desenvolvimiento.

Es de notar que esa causa política de crecimiento, ha concurrido entre nosotros, como especial, sobre las concausas generales que han hecho del rápido crecimiento urbano, uno de los fenómenos sociológicos más interesantes del siglo XIX.

En estas circunstancias, vienen ahora dos nuevas fuerzas exteriores, á precipitar el crecimiento de nuestra Capital. Una, independiente de nuestra acción, que es la apertura del canal de Panamá. La otra, más ó menos relacionada con nuestras iniciativas, que es la posible celebración en Cuba de la quinta Conferencia Internacional Pan-Americana.

Pudiera ser que coincidieran en sus fechas, la inauguración oficial del canal de Panamá y la celebración de la próxima confe-

rencia Pan-Americana. Y si se resolviera verificar ésta en la Habana, el poco tiempo que aun nos falta, no sería demasiado para atender las perspectivas de un recibimiento decoroso, en proporción á la calidad y el número de visitantes que nuestro país entero presenciaria.

Esa es la oportunidad característica de evidenciar que pensamos en una ciudad moderna, para más adelante. Y á ese fin se requiere planear, desde ahora, nuestra *Greater Habana*, soberbia, brillante, verdadero orgullo patrio, requerida ya como obligado programa nacional.

No hay en ésto, solamente el tributo que debe pagarse, en orden de cultura, á la belleza cívica, como elemento moralizador de las colectividades humanas y como base educadora del pueblo, con tanto éxito utilizada por países que tienen mucho que enseñarnos. Es que además de ese aspecto, las obras públicas de esa naturaleza son permanentemente reproductivas, hasta cubrir, siempre, con exceso, todos sus gastos y con-

vertirse indirectamente en fuentes de ingresos, según es la constante experiencia en Europa y América.

Bajo un punto de vista, esas obras entrañan grandes trabajos que implican el curso de importantísimas cantidades, repartidas en las clases obreras, lo cual—y mucho más en estos tiempos—es siempre parte de todo programa económico atinado. En consecuencia, aumentase el valor de la propiedad y, con ésto, el de su renta y el de los impuestos para los gastos públicos, valor que sube, no solo en los lugares inmediatos, sino aun en los más distantes, por principios reconocidos de incidencia económica y social. Y sobre ésto—que es la consecuencia positiva y constante del embellecimiento cívico—á mayor atracción de todo centro urbano, sigue un seguro crecimiento de población, un mayor número, cada año, de visitantes extranjeros y una mayor riqueza pública y privada. He ahí la historia de todas las grandes ciudades modernas.

## IX

Se trata de un magno é interesantísimo problema de Ciencia Cívica, que debe ser *tratado integralmente*, por una comisión de expertos, á fin de que, con estudio del asunto en sus aspectos social, económico, moral, estético, sanitario, etc., sugieran un programa completo de ensanche, mejora y embellecimiento de la Habana; porque estas grandes ideas, no cabe realizarlas á pedazos, así como no se concibe, parcialmente, la elegancia en el traje de una persona, sino que, por el contrario, se vé á contrastes ridículos con esas obras parciales, que, al fin, complican y hacen luego más costoso un plan íntegro

debidamente discurrido. Esto último, ó sea la obra conjunta, es lo que hacen actualmente, con comisiones de expertos, casi todas las ciudades, grandes y pequeñas, de Europa, y ceden y obedecen á este estímulo de la civilización moderna, hasta las más modestas poblaciones turcas y rumanas y las más recientes del gran Oeste americano.

Apenas esa comisión iniciara en Cuba sus trabajos, y aun antes todavía, desde el momento en que se diesen los pasos primeros para nombrarla, ya empezaríamos á sentir sus beneficiosos resultados, porque hasta en la perspectiva del progreso hay alientos y planes que forman un ambiente de estímulo general, plausible para todos.

Un gran prospecto de obras públicas para progreso cívico, es una bandera de paz y civilización. A despecho de conmociones políticas de todas clases, la mayor parte de las ciudades europeas y americanas han atendido vigorosamente á su progreso cívico. Eso es lo que cada generación le debe á la

siguiente, dentro de la idea de solidaridad humana, altamente concebida. Y eso nos importa esencialmente considerarlo á los cubanos, que tendremos una gran nación, cuando tengamos una gran capital, y se hablará con mayor encomio de nuestra cultura, cuando exhibamos, á propios y extraños, un centro cívico que resista la comparación con los de Europa y América, que en ésto tanto nos aventajan.

Porque tenemos una ciudad ya de extensas proporciones, no pasa Cuba ante el mundo, tan inadvertidamente, como otras muchas naciones que no la tienen. Pero cuando la Habana emprenda valientemente, con un *plan integral* bien discurrecido, el camino de embellecimiento cívico seguido por el resto del mundo civilizado, su valor, en todos los aspectos de la idea, se multiplicará hasta excederse, con mucho, al de otras grandes capitales, menos dotadas por la naturaleza, de nuestro clima, de nuestro ciclo, de nuestro admirable frente al agua y de nuestros espléndidos alrededores.

Y no es de olvidar que el solo hecho de comenzar nuestro Congreso á discurrir sobre esta materia importantísima, nos va á redimir algo, de la crítica con que todo extranjero ilustrado, observa defectos en nuestra capital, que requieren inmediata enmienda.

Nuestra hermosa avenida de la calle del Prado, que atrae, á diario, con interés creciente, la admiración de residentes y extranjeros, siendo nuestra calle residencial, superior, desde luego, á cualquier otra de la Habana, por su magnífica natural belleza, demanda que, ya á la altura del progreso cívico que hemos alcanzado, se inicie en ella un proceso de embellecimiento, para ostentarla como en casos análogos lo hacen todas las grandes ciudades de la civilización occidental. Y no hay excusa posible ante el hecho de que allí tengamos, en los mismos centros del paseo, postes informes, precisamente en los sitios donde para educación de nuestro pueblo y para noble orgullo patrio, debiéramos exhibir, á propios y extraños, veinte estatuas de marmol, evocando per-

petuamente que, desde Santiago de Cuba á Pinar del Río, nuestro país ha producido grandes hombres, como por ejemplo Saco, Agramonte, Varela, Tristán Medina, Guiterras, José de la Luz, Sandalio de Noda y otros muchos cuya virtud, talento, cultura y patriotismo, son alto ejemplo á las generaciones, y así, representada cada provincia en el lugar más concurrido de la Capital de nuestro Estado, se alentaría una conciencia nacional cubana, que ha de consagrarse y levantarse para bien de la patria.

También parece inconcebible que se vea, á diario, en nuestra glorietta del Malecón, inmensamente congestionada la sociedad más distinguida de nuestra capital, que por la triple y permanente atracción de la entrada del puerto, de la avenida del Malecón y del Paseo de Martí, acude á ese lugar estrechísimo, donde se apaña y se molesta, por el fraude de algo que se le debe y no se le otorga, ó sca, el necesario ensanche de ese brillantísimo vértice de un ángulo, en que son radios de diamantes, doce arterias de

comunicación, concurridísimas casi todas ellas, como son la calle de Cuba, la de Aguiar, la de Habana, la de Monserrate, la Avenida de las Palmas, la calle de Zulueta, la de Morro, la de Villegas, el Paseo de Martí, la calle de Consulado, la Ancha del Norte y la Avenida del Golfo. Se impone por estética, por higiene, por cultura, por negocio y hasta por dignidad nacional, ampliar ese lugar privilegiado, derribando esos vetustos, feos y fatídicos edificios, de tan triste significación—la antigua Cárcel, el Necrocomio, la ex-enfermería del Presidio, etc.,—que insultan con su fealdad el sitio único indispensablemente requerido para un precioso parque, que con las admirables flores cubanas, dé airosamente la alegre bienvenida á los viajeros que entran por nuestro puerto, y que sirva de adecuado y noble solaz al inmenso pueblo atraído, por hábito y por no haber otro sitio de igual belleza, á ese lugar, donde tiene derecho á que una acción del Gobierno enérgica y bien dirigida, lo atienda en las condiciones de cultura estética

y de prestigio que corresponden á la Capital de Cuba.

Ese frente al Morro—distante solo 340 metros de la Punta—es la posesión más encantadora de los cubanos, porque nada hay de superior belleza en la tierra, y para gozar de ella, en orden de cultura, hay que despejarla de obstáculos, ampliando el espacio abierto, á todo lo que demandan las doce avenidas y calles que desembocan en ese lugar incomparable, hoy exhibido, con incuria y falta de sentido cívico, ante la justa crítica de cuanto extranjero nos visita.

## X

El artículo 124 de nuestra Ley Orgánica de los Municipios, establece que el Poder Central atenderá en la capital de la República, entre otras cosas, “cuanto se relacione con el embellecimiento, higiene y progreso en general, iniciando y realizando las obras públicas que estime conveniente.” Después determina que, en esas obras “tendrá el Ejecutivo Nacional la dirección y administración y acordará con el Ayuntamiento la proporción en que deba éste contribuir á tales gastos.” Por último, se declara que, una vez acordada la proporción ó en el caso de desacuerdo, el Ejecutivo Nacional dará

cuenta al Congreso, quien podrá determinar, por medio de una ley, dicha proporción, ó modificar en la forma que estime conveniente la que el Ejecutivo Nacional y el Ayuntamiento hayan acordado.”

Los citados preceptos legales, evidencian, con un imperativo categórico, que las obras necesarias ó convenientes para el embellecimiento y progreso de la Capital de la República, están esencialmente atribuídas al Poder Legislativo y al Poder Ejecutivo Nacional y de éstos, por tanto, es el deber principal de realizarlas y la consiguiente responsabilidad si tan importante materia se desatiende.

Es la hora, pues, de que el Congreso dé realidad á esos preceptos legales, iniciando las grandes obras públicas requeridas para el embellecimiento y progreso cívico de la capital del Estado. Apenas lo intente, creará en todo el país una saludable expectación, provechosa á los intereses nacionales, porque se traducirá en prosperidad general y en mayor cultura, sirviendo de estímulo

para el progreso público, en todas nuestras poblaciones.

Para eso, hay que trazar un plan grandioso, recogiendo tanta fuerza social dispersa que se malgasta hoy, en ensanches sin fin cívico-estético, y abordar la idea, muy por lo alto, con un tratamiento integral del problema, que, por su vastísima amplitud, jamás puede ser la concepción de un solo hombre, sino que demanda un estudio general de la comisión de expertos que debe ser constituída. Y de ésta resultará el lugar del centro cívico y como deba crearse; el de nuestro gran parque central, lógicamente requerido en las márgenes del Almendares, desde su embocadura, comprendiendo la Quinta del Obispo, con extensión, á lo menos, de un acre por cada 200 personas de nuestra población, según exige la Ciencia cívico-sanitaria; la clausura y traslado á muchos kilómetros, del actual cementerio, invadido ya por la población, en esa altura, la más bella de nuestros alrededores; la obligada traslación del Hospital de San Lázaro y de la Casa

de Beneficencia, porque la Higiene, la Economía y la Moral, excluyen esos asilos, de los centros muy poblados, á puntos de campo, con mucho aire puro, terreno barato y disciplina, que es imposible dentro de la ciudad; la unión de la Habana y Casa Blanca, por un puente colosal que dará actualidad á aquellos sitios privilegiados; la construcción de rompe-olas, como en San Sebastián y Biarritz y en Port Said y en mil partes más, con los cuales, esa admirable rada frente al paseo del Malecón, tenga su puerto artificial, para *sports* de Mar, para industrias y hoteles y teatros sobre el agua, como en Niza, etc., produciendo caudales; la unión de las calles de Obispo y O'Reilly, en una Gran Vía; el derribo de la antigua Cárcel, para ofrecer allí, á la entrada del puerto, un precioso parque, que llevaría, para eternizarlo, el nombre del Presidente en cuyo tiempo se hiciera; la creación de avenidas radiales y diagonales y jardines y lagos y estatuas y todo lo que significa belleza y cultura, que se traducen en prestigio y riquezas.

Todo eso está hecho, así, con ese procedimiento de comisiones nacionales, en París y en Boston y en Méjico y en Río Janeiro y en Buenos Aires y en Denver y en Kansas y en cientos de ciudades europeas y americanas. Y éso hemos de saberlo hacer los cubanos.

Realizando eso la República, obtendría su más verdadero y mayor triunfo, histórico y real, sobre la colonia. El Gobierno es una abstracción, bajo muchos aspectos. La libertad política, solo trasciende á los que la pueden comprender, que no son un crecido tanto por ciento, aun en los países de más alto desenvolvimiento. Pero la cultura cívica que se materializa en monumentos de piedra y mármol, eternizando las glorias de la patria; en parques y flores que confortan al pueblo agotado por su honrado trabajo; calles ámplias, limpias, engrandecidas por construcciones que despiertan orgullo nacional; eso es lo que crea realmente una vida más noble y más feliz y lo que levanta, de hecho, el tipo de la civilización de un pueblo.

Hay una tentadora conjunción de circunstancias para que se aborde, desde ahora, la iniciación de la Greater Habana, como obligada consecuencia de lo que Panamá nos plantea y de lo que el movimiento Pan-americano nos puede ofrecer.

He ahí, por tanto, tres bases de estudio, sobre cuestiones trascendentales para Cuba; tres *Orientaciones Necesarias* para un grande, hermoso, brillante programa nacional: El canal de Panamá; el Pan-americanismo; la Greater Habana.

---

NOTA DEL AUTOR.—Concluido, en Washington, este libro, como primero de los tres que integran el plan de la obra "Orientaciones Necesarias", recibimos el nombramiento de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Cuba en Holanda. Con ese motivo, quedan aplazados para su publicación ulterior, los otros dos volúmenes complementarios, y titulados "El Pan-Americanismo" y "La Greater Habana".

## CAPITULO II

---

### PRECEDENTES

I. CASTILLA DE ORO Y SUS LEYENDAS SOBRE UNA RUTA DE MAR A MAR, POR EL ITSMO AMERICANO.—II. EL “SECRETO DEL ESTRECHO”, SUS PERSEGUIDORES Y SUS CONSECUENCIAS.—III. EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA, FUE UN INCIDENTE DE OTRO ASUNTO PRINCIPAL, QUE SE RESUELVE AHORA CON EL CANAL INTER-OCEANICO.

### I

Hay una estrechísima faja de tierra, señalada especialmente ante la consideración del mundo, por el singular privilegio de que une dos Continentes, al mismo tiempo que separa dos Océanos. Es el istmo de Panamá.

A esa famosa tierra la llamó Colón “Castilla de Oro”, por las inmensas riquezas de ese orden que anunciaba, más allá de los sue-

ños del Gran Descubridor. Después, los conquistadores europeos la denominaron "Tumba de españoles", porque los bravos que allí llegaban perecían á millares entre la ferocidad de los salvajes nativos y la mortalidad tremenda que el clima ocasionaba. Bajo otro aspecto púsosele "Llave del Mar Pacífico", y acaso este último nombre esboza acertadamente todo lo que, desde entonces, ya el istmo de Panamá encerraba de grandes problemas y de trascendentales incógnitas para el Mundo entero.

En efecto, la sola disposición geográfica de dos grandes mares separados por una insignificancia, relativamente, de tierra, fué, desde el primer momento, una tentación para cortarla, uniendo ambos Océanos.

Y concurría para ello la ansiedad europea de buscar una ruta por mar que acercase, camino de Occidente, las riquezas portentosas del Continente asiático, descritas por Marco Polo en los libros donde dió cuenta de su famoso viaje á Oriente, por fines del siglo XIII, desde 1270 á 1295.

Bloquedas por los turcos triunfantes en Constantinopla, desde 1453, las comunicaciones por tierra entre Europa y Asia, tomó tales proporciones el deseo de llegar á ésta, por mar, que había en Europa una intensa fiebre de exploraciones, principalmente hacia el Sur de Africa, para bordearla por su costa del Atlántico y dando la vuelta por lo que es hoy Cabo de Buena Esperanza, entrar en los mares de Oriente, arribando á la India.

Partiase para ello de una referencia de Herodoto, según la cual, seis siglos antes de Jesucristo, el rey de Egipto Faraón Necho, envió desde el mar Rojo, para que explorase las costas de Africa, una expedición que, tres años después retornó á Egipto, por el Mediterráneo, pasando por las Columnas de Hércules, hoy estrecho de Gibraltar.

A la cabeza de los Reyes más progresistas de su tiempo, Don Juan II de Portugal alentó los propósitos del célebre navegante lusitano Bartolomé Díaz; facilitóle, en 1487, barcos con los que éste dió la vuelta por el

extremo Sur de Africa, y aunque no pudo continuar, quedaba ya descubierto el famoso cabo que Díaz llamó “De las Tormentas”, por su experiencia personal, y el rey lo nombró “de Buena Esperanza”, porque con él se facilitaba el deseado alcance de los tesoros del Asia.

Era conocido entonces de los europeos, solo el mar Mediterráneo, con los países que le rodeaban. Al Atlántico—llamado el Mar Tenebroso—apenas osaban lanzarse más que algunos intrépidos marinos de Portugal y de España, cuyas costas baña ese Océano.

Colón acudió por ese tiempo—fines del siglo XV—á los reyes de Castilla y León, para proponerles, con la hipótesis de la redondez de la tierra, un viaje de exploración, rumbo á Occidente, que le condujera á las Indias Orientales. Auxiliado por Isabel la Católica, en sus cuatro viajes—que comenzaron en 1492, con el descubrimiento casual y no premeditado, de lo que son hoy las Antillas—llegó en 1502, con la última de sus expediciones, á lo que es Centro América, alcan-

zando Honduras, Puerto Limón y el Darien, que aun conservá su nombre aborigen y es el propio istmo de Panamá.

Pero dos años antes que Colón, ó sea en 1500, había llegado á ese istmo, Rodrigo de Bastidas, á quien se le llamaba “el más noble y mejor conquistador de España”, nativo de Sevilla, que en Octubre de ese año salió de Cádiz para América, con cuatro barcos, mandando una expedición en que le acompañó el famoso Juan de la Cosa, navegante y cartógrafo vizcaíno, propietario y capitán que había sido de la “Santa María”, una de las tres carabelas que vinieron en el primer viaje de Colón.

Ahora bien, tanto este último, como Bastidas, buscaban, fundamentalmente, el camino por mar más corto hacia China y el Japón, en cuyo rumbo encontraron interpuestas tierras hasta entonces desconocidas. Y ante ese obstáculo, ya el objetivo fué descubrir, en aquellas, un estrecho que facilitase el deseado camino por mar al Asia, lo cual tenía cierto precedente en leyen-

das de los indios de San Blas y del río Atrato.

Abonando que ello había parecido posible, Humboldt refiere que “un monje, cura de la villa de Novita, empleó á sus feligreses en construir un pequeño canal, en la Barranca de la Raspadura, por medio del cual, cuando las lluvias eran abundantes, podían pasar de mar á mar las canoas cargadas de cacao.” Y añade que esa comunicación, desconocida por Europa, existía en 1788, utilizando los ríos Napipi y Atrato, desde el Sur, en el Pacífico, hacia el Golfo de Darien, en el Atlántico.

Análogamente tenían su leyenda del estrecho, los indios de Nicaragua, sobre que por allí existió un paso por agua entre ambos mares, mediante el río San Juan y los lagos de Nicaragua y Managua, hasta la Bahía de Fonseca, en el Gran Océano; pero interrumpido éso, después, por una erupción volcánica.

Resulta, pues, que el incentivo originario de encontrar las riquezas del Asia, navegan-



do rumbo á Occidente, se complicó con lo que en Europa se llamaba “el Secreto del Estrecho.” Y tanto fué así, que Colón en su cuarto viaje—según nos dice Galvano, citando á Gomara—vino por encargo de Fernando el Católico, á buscar el estrecho que divide en dos partes las tierras descubiertas. Sin encontrarlo, Colón nunca entregó al Gran Kan de Tartaria, las cartas que para él llevaba del rey de España. Y hasta en su testamento mantuvo la ilusión de que había llegado al Asia, cuando en el escribió: “Plugo al Señor Todopoderoso que en el año 1492 yo descubriese el Continente de las Indias y muchas islas, entre ellas la Española, las cuales los indios llaman Ayte, Monicongos y Cipango.” Esta última era el Japón.

Hasta entonces, la sabiduría humana no sospechaba que entre Europa y Asia, el Mar Tenebroso ocultase un enorme Continente. Y desde Aristóteles y Strabón, hasta Plinio y Séneca, todos sustentaban que, aparte de Europa y Africa, la tierra no tenía más que el Asia; ideas que sintetizó el sabio San Isi-

doro, Obispo de Sevilla, ocho siglos antes de Colón, con esta teoría sobre el Globo Terráqueo: “Divisus est autem trifarie; e quibus una pars Asia, altera Europa, tertia Africa.”

## II

El “secreto del Estrecho”, fué perseguido en el istmo, por todos los Gobernadores que España enviaba al Darien, tanto por Alonso de Ojeda y por su luego famoso teniente, Francisco Pizarro, conquistador del Perú; como por el bachiller Martín Fernández de Enciso, autor de “Suma de Geografía”, que se cree sea el primer libro en español sobre América; por Vasco Nuñez de Balboa, que en

25 de Septiembre de 1513, desde los picos del Darien, descubrió el Mar del Sur, y entrando en sus aguas el 29 de ese mes, se posesionó del mismo, en nombre del rey de España; por el cruel Pedro Arias de Avila, conocido por Pedrarias, y por el Virrey de México, Hernán Cortés, que en 1524 envió una flota para explorar la costa del Pacífico hasta el estrecho de Magallanes, mientras otra por el mar Caribe debía subir hasta la tierra del Labrador en Norte América. Con esa idea, digna del Gran Conquistador, había de quedar resuelto, aunque fuese negativamente, “el Secreto del Estrecho.”

Y fué persiguiendo ese secreto que, entre otras famosas aventuras y como inesperados incidentes, Hernando de Soto descubrió el río Mississippi, y Alvarez de Pineda hizo por vez primera el circuito del golfo de México, y Giovanni Berrazzano y Jackes Cartier descubrieron el Cabo Hatteras y el Labrador, habiendo sido por eso, el Canadá una colonia francesa, pues estos dos últimos exploradores, por el Gobierno de Francia navegaban,

buscando también el Secreto del Estrecho y con su solución, rumbo más corto á los tesoros del Asia.

### III

Según lo expuesto, el descubrimiento de América, ese hecho estupendo que varió la faz del Universo, no fué más que un incidente en el proceso secular de discurrir los europeos un camino por mar que, con rumbo á Occidente, facilitase el comercio asiático.

Aparte de la enormidad del incidente, la cuestión principal no estaba resuelta y seguía despertando el mismo interés. Cuando reconocido el Istmo de Darien—después llamado de Panamá—observose lo mínimo de

su anchura, inmediatamente se concibió la idea de cortarlo. Continuó, así, bajo el aspecto de hacer allí un canal navegable, el mismo viejo proceso de siglos, que antes se exteriorizó en viajes de exploración. Y en este anhelo persistente han transcurrido los 400 años que la América lleva de descubierta, cuando ya en Europa, en más de dos siglos anteriores, se perseguía un fin análogo.

Entre tanto, al saberse en el Viejo Mundo que había un Mar detrás de América y que no habiendo estrecho por donde atravesarla, estaba fracasado el proyecto fundamental de Colón, ó sea la ruta por agua hacia las Indias Orientales, renováronse las exploraciones por el Sur de Africa.

El portugués Vasco de Gama, salió de Lisboa el 8 de Julio de 1497, con cuatro barcos; bordeó el cabo de Buena Esperanza; llegó en Julio de 1498 á la India, y aunque perdió dos de sus naves y más de la mitad de sus hombres, regresó á Portugal en Septiembre de 1499, dejando resuelto el gran problema de una comunicación por mar entre Europa

y Asia. Pero esa solución fué meramente geográfica y no resultaba práctica por larga y por peligrosa.

Veinte años más tarde, otro portugués, Fernando de Magallanes, al servicio de Carlos I de España, salió de San Lúcar de Barrameda, con cinco barcos, buscando siempre la ruta por mar, rumbo á Occidente, soñada por Colón. Y la encontró. Pero en el extremo Sur de América, descubriendo el estrecho que lleva su nombre. Navegó el primero, en ese mar desconocido por el Sur, que desde 1513 lo había descubierto Balboa en el Darien y que, por su bondad, lo llamó, Magallanes, el Pacífico; arribando á Filipinas, donde murió en un encuentro con los nativos de Mactan, cerca de Cebú, el 28 de Noviembre de 1520. Continuó allí la exploración el comandante vascongado de uno de los cinco barcos, Juan Sebastián de Elcano, que con el "Victoria", doblando el Cabo de Buena Esperanza, volvió por el lado opuesto, á San Lúcar, el puerto de su procedencia, el 6 de Septiembre de 1522, con solo 18 hombres de

los 265 que embarcaron en la expedición. Elcano fué el primer capitán que le dió la vuelta al mundo.

Pero el problema quedaba siempre por resolver. Esas rutas no abreviaban la distancia entre Europa y Asia. La solución necesitaba ser, cortar en el Viejo Mundo el Istmo de Suez, y en América, el de Panamá. He ahí dos atrevidos propósitos, que entrañaban honda revolución del Universo, variando la disposición geográfica de la Tierra.

A su tiempo, como obligada referencia, nos ocuparemos del canal de Suez, por la influencia que esa gran obra y su autor ejercieron en América. Antes veremos, siquiera sea en breves notas, los hechos más salientes en la historia del canal de Panamá, cuya zona—pertenciente hoy á los Estados Unidos, inclusive el canal—acaba de calificarla, con razón, el notable escritor inglés Vaughan Cornish, como “el lugar más interesante de la tierra”, puesto que concentra más de cuarenta mil hombres, terminando una obra que hará época en la humanidad. Y por na-

die que se cuide de seguir el progreso del mundo, mucho menos por los cubanos, debe desconocerse el enorme interés universal que ésa obra despierta.

Por el canal de Panamá, ya desde 1826, Henry Clay, el famoso Secretario de Estado americano, sugirió la neutralización de Cuba, impidiendo que Bolívar, con un ejército invadiera esta Isla; por el canal principalmente, se hizo una más amplia afirmación de la doctrina de Monroe, que influye hoy la política del Mundo y rige los destinos de América; por el canal fué mutilada Colombia, perdiendo su soberbio porvenir de grandeza política; por el canal apareció de improviso, un nuevo Estado, Panamá, la bella Andorra americana; por el canal, más que por otras causas, vino la guerra de los Estados Unidos con España, para que una Nación europea no influyese en esa comunicación interoceánica; por el canal tuvimos en Cuba la enmienda Platt y el tratado permanente con los Estados Unidos y las estaciones navales extranjeras en nuestro territorio, tal como

tiene, por las mismas causas, análogamente, esa enmienda ó ese tratado y esas estaciones navales, la República de Panamá.

Si todo eso—y mucho más que luego habremos de considerar—provino de la sola perspectiva del canal; si es eso el tremendo prólogo de un acontecimiento tan grave en la historia política y social del Mundo; medítese una vez que esté abierta al servicio del Universo la ansiada comunicación de los Océanos, cuales serán sus inmensas consecuencias, remotas ó inmediatas y cuanto ellas habrán de afectar á Cuba, ya por su excepcional posición geográfica frente al istmo que se abre, ya por quedar nuestra Isla más ó menos interpuesta entre New York, la gran metrópoli de América, y Panamá, eje futuro de un movimiento universal.

Antes de entrar en esos aspectos del asunto, conviene que recordemos la historia del canal, cuya inauguración falta apenas tres años para que la celebre oficialmente el Gobierno de los Estados Unidos, si bien no se

esperará ese tiempo para que pasen de uno á otro Océano los más grandes trasatlánticos y lo harán seis meses antes que éstos, los barcos de menor porte.

Ya veremos que en esa historia y en las obras del canal, Cuba ha tenido puntos de intervención importantísimos, que conviene fijarlos, para honor nuestro.

## CAPITULO III

---

### HISTORIA

I. LOS ASPECTOS POLITICOS Y DIPLOMATICOS DEL CANAL DE PANAMA, DOMINARON EL ECONOMICO ORIGINARIO DEL ASUNTO.—II. CARLOS V, HERNAN CORTES Y ALVARO DE SAAVEDRA, ASEGURANDO LA INICIATIVA LATINA EN LA COMUNICACION DE LOS DOS MARES DE AMERICA.—III. WILLIAM PATTERSON Y HORACIO NELSON, INTERESANDO A LA GRAN BRETANA EN EL CANAL TRANS-INSTMIANO.—IV. INICIATIVAS DE LOS ESTADOS UNIDOS Y DE FRANCIA SOBRE EL CANAL DE PANAMA.

### I

La historia del canal de Panamá, presenta un doble aspecto, comercial y político, y sería difícil separarlos, ya que, influyéndose ambos respectivamente, llegaron á determinar, en definitiva, una actuación regida por el Poder único de los Estados Unidos.

Con ser importantísimo el aspecto mercantil de esa comunicación entre los dos

Grandes Océanos, que acercase, en rutas, por mar, miles de millas, á países que así cambiarían más fácilmente sus productos, representativos de incontables riquezas, podía acontecer, no obstante, que esas mismas facilidades por mar, aumentasen alternativamente, con perjuicio de unas contra otras, la influencia y el poder marítimo de las grandes Potencias comerciales, y ésto suscitó cuestiones francamente políticas, mucho más serias cuando se tuvo en cuenta lo que esa comunicación inter-oceánica podía significar en tiempo de guerra.

Así las cosas, el problema del canal se engrandecería. Perdido de vista ó á lo menos puesto en segundo término el aspecto comercial de aquél, el político fué el predominante. La solución había de ser, necesariamente, también política. Como internacional, por fuerza demandaba actuación diplomática. Y con motivo ha dicho un ilustre embajador de la Gran Bretaña, que el *affaire* Panamá, es la cuestión diplomática más compleja con que se han en-

frentado los países, en la época moderna.

En efecto, el interés de ese negocio y sus anexidades y múltiples derivaciones, han dado motivo á los siguientes tratados: dos entre los Estados Unidos y Gran Bretaña; dos de los Estados Unidos con Nueva Granada y Colombia, sucesivamente; dos de Francia con estos últimos países citados; uno entre los Estados Unidos y Panamá; trece de Costa Rica con otros países; doce de Nicaragua y quince más de Colombia, ó sea un total de cuarenta y cinco tratados internacionales.

Además, los asuntos del canal han dado base á muchos contratos de compañías con los Gobiernos de Colombia y de Centro América y á concesiones de éstos, que en mucho presentaban aspecto político y hasta afectaban intereses en cierto modo internacionales, dando por ello motivo á serias notas políticas y aún á reclamaciones diplomáticas.

Desde luego es sabido que todo ello culminó en una revolución separatista triunfante,

base de un nuevo Estado que, aunque partido en dos, territorialmente, por los Estados Unidos—al posesionarse éstos del canal y de sus tierras laterales con 500 millas cuadradas—tuvo, sin embargo, plena capacidad soberana para pactar con la Gran República una solución definitiva de esos asuntos del canal, que traían ya un arrastre de cuatrocientos años.

## II

Fué el emperador Carlos I de España y V de Alemania, quien desde Valladolid, el año 1523, ordenó á Hernán Cortés, en México, que escogiera cuidadosamente el pasaje más apropiado para conectar las costas orienta-

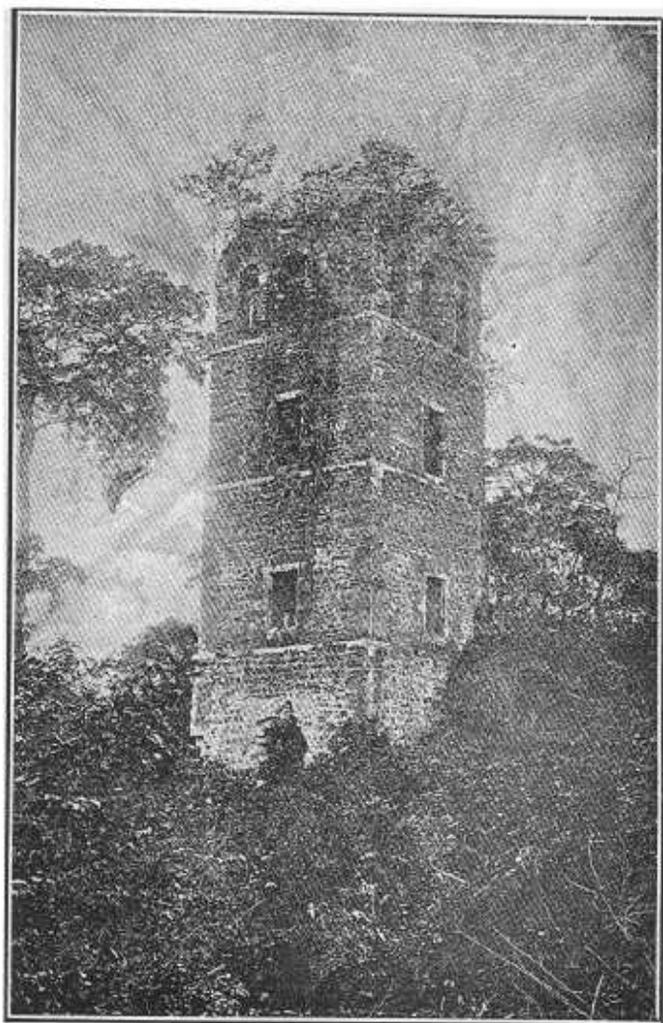
les con las occidentales del Nuevo Mundo, acortando así en dos terceras partes, la ruta desde Cádiz á Catay, que es hoy el Japón.

Ya antes, con análogos fines de comunicación, aunque sin pensar en ruta marítima, Fernando el Católico había ordenado á Balboa, construir un camino á través del istmo. Fueron con ese motivo fundadas, en 1517, por Pedrarias, la ciudad de Panamá, en el Pacífico, y la de nombre de Dios, en el Atlántico, como términos respectivos del camino pavimentado que seguidamente quedó hecho, con un trabajo de Cíclopes, entre forestas vírgenes, ríos, pantanos, abismos y montañas, y del cual dice el historiador Pedro Martyr, que daba amplio acceso á dos carruages. Esa fué la primera vía normal inter-océanica que ha sido establecida en América, dando tan colosal impulso á la vieja Panamá, que era acaso la ciudad más rica del mundo, en 1585, y siguió opulenta hasta 1671 en que el pirata Henry Morgan, con sus robos, la destruyó implacablemente, y en 21 de Octubre de 1673, á seis millas de

esas solemnes ruinas, fundó la nueva ciudad que lleva actualmente ese nombre, el gobernador Fernández de Córdoba.

Si Felipe II de España, hijo y sucesor de Carlos I, no hubiese considerado, por razones políticas, que el istmo de Panamá, con sus tremendas cordilleras, era un valladar de montañas á la codicia con que anhelaban los tesoros del Perú y las minas del Potosí, sus rivales envidiosos, es indudable que desde entonces hubiéramos comunicado los dos mares; que en verdad, ello no habría sido empresa superior ni al poder, tremendo entonces, de aquellos reyes de España, ni á los bríos legendarios de Cortés, de Balboa, de Pizarro y de esa Pléyade que en América realizaba homéricas proezas.

Esa razón política históricamente razonada—y no el pretexto ocasionalmente aducido, de encontrar un obstáculo religioso, en el versículo bíblico de que “el hombre no debe separar lo que Dios quiso unir”—apartó á España de ulteriores empeños sobre un canal en el istmo; pero la idea estaba conce-



RUINAS DE LA ANTIGUA PANAMA

bida y la orden del Emperador á Cortés, está documentada desde entonces y sin precedente posible.

La divisa de Cortés—soberbia, como suya,—fué encontrar un estrecho ó hacerlo, convencido de la conveniencia y de la practicabilidad de la obra. Y tanta importancia le reconocía, que en 1524 escribió al Emperador diciéndole que, obtener la comunicación de los dos mares, sería “el más grande servicio que podría rendirle”. A esa altura, estaba ya disipado el Secreto del Estrecho.

Alvaro de Saavedra Ceron, primo de Hernán Cortés, interesado desde 1517 en el Secreto del Estrecho y que bajo el Gobierno de Balboa, había residido largo tiempo en el istmo de Panamá, preparó, antes que nadie, en 1529—según refiere el historiador Galvano—los planos para la construcción allí de un canal, sorprendiéndole la muerte cuando se disponía á presentárselos al rey de España.

Galvano y Gomara concuerdan en que, de no haber fallecido entonces Alvaro de Saa-

vedra, “se habría abierto la tierra de Castilla de Oro y de Nueva España, desde mar á mar”, y es curioso ver como esos historiadores del siglo XVI, determinan, sobre el asunto, las mismas cuatro rutas del golfo de Darien, Panamá, Nicaragua y Tehuantepec, que son las mismas hasta nuestros tiempos disputadas.

Simultáneamente que Saavedra planeaba un canal por Panamá, Pedrarias encargaba á su teniente Estete, que hiciese las medidas para un canal por Nicaragua, ó sea las dos rutas rivales hasta el último momento.

También en 1534, Carlos V ordenó á Andagoya, Gobernador de Costa Firme, hacer las medidas del valle del río Chagres, para encontrar la ruta más practicable de un canal. Y Felipe II, en 1567, había mandado medir la ruta de Nicaragua, al mismo ingeniero Juan Bautista Antonelli, que después tuvo á su cargo, en 1588, la construcción en la Habana de los Castillos de la Punta y del Morro.

El genio latino, desde hace 400 años, había

concebido la obra en toda su importancia, no abordándola por motivos políticos. Estaba, también, hecho el estudio, en principio. No cabía más, dados los tiempos. Y corroborando este aserto, nada más propio que estracar las hermosas palabras del historiador Gomara, en su Historia de las Indias, dirigidas al Emperador Carlos V, en 1551, reconociendo las dificultades de la obra, pero sin aceptarlas como insuperables: “Hay montañas, pero también hay manos. Déseme la autorización y la obra será realizada. Si no falta la resolución, no faltan medios; las Indias, á las cuales se hace el camino, los proveerán. Para un rey de España, buscando las riquezas del comercio indiano, eso es posible y es también fácil”. He ahí, en espíritu, la España grande del siglo XVI.

## III

Fué luego en Escocia, donde alguien pensó en la apertura del istmo americano, cuando el 26 de Junio de 1695, William Patterson obtuvo del Parlamento de su Nación, con acuerdo del Rey William III, la concesión de establecer una colonia en el Darien. Salió de Leith con cinco barcos y 1200 tripulantes, que fundaron á Puerto Escocés, aún existente. Y estaban dispuestos esos intrépidos colonizadores á abrir la ruta por mar hacia el Pacífico, en cuyas costas les autorizaba la concesión á fundar colonias. Pero las fiebres mataron cerca de mil escoceses y los 200 restantes capitularon ante un ataque de las

fuerzas españolas, regresando poco después á Europa, donde Patterson expuso su personal convicción sobre la practicabilidad de un canal inter-océanico, considerándole de extraordinarias consecuencias económicas y políticas. Pocos años después, en 1707, se unía Escocia á Inglaterra. Y sería de meditar el distinto rumbo que habrían seguido los destinos de América, con un canal inglés en el istmo de Panamá, desde el siglo XVII, si no fracasara la expedición de Patterson.

A fines del siglo XVIII, el Virrey de México, ordenó á los ingenieros Agustín Cramer y Miguel del Corral, hacer estudios para abrir el istmo por Tehuantepec. Hubo para ello un motivo curioso. Descubrióse casualmente en el castillo de San Juan de Ulua, en Veracruz, un viejo cañón de bronce, con sello de haberlo fundido en Filipinas. Se probó, con viejos registros y tradiciones, que había sido traído desde el Pacífico hasta el Atlántico, por una vieja ruta, ya perdida, que la hizo construir Hernán Cortés, cuando desde Tehuantepec, ordenó expediciones que

descubrieron el Golfo de California. Y la evidencia de que ese era un camino corto inter-océanico, movió á estudios allí para un canal.

Posteriormente, en 1779, Carlos III de España ordenó á Manuel Galisteo, que estudiase un canal por Nicaragua y se formó, por iniciativa del rey, una compañía para abrir la ruta por el río Sapoá, hasta el Golfo de Nicoya, pero las obras no llegaron á comenzar, fallecido ese monarca progresista.

Utilizaron, sin embargo, la idea los ingleses, cuyo agente en la colonia de Beliza, acompañó particularmente á Galisteo en sus exploraciones de 1779. Estando en guerra España con la Gran Bretaña, ésta, en 1780, para crear un protectorado, envió á Horatio Nelson, entonces capitán, mandando él "Hinchinbrook", con 200 hombres, que tomaron á San Bartolomé y á San Juan en Nicaragua, que era española. Nelson, en un despacho á su Gobierno, recomendó la apertura de un canal, como de gran interés para su Nación. Pero las fiebres mataron ciento

ochenta y siete de sus hombres y con los trece restantes, necesitó retirarse, tan enfermo, que jamás llegó á curarse por completo, el famoso Almirante, luego, de Trafalgar.

El barón de Humboldt, mostró señalada preocupación por el canal inter-océanico, dando base sus escritos á que las Cortes españolas, en Abril de 1814, resolviesen cortar el istmo, con acceso á los más grandes barcos. Pero ya claudicaba el imperio colonial de España, que cesó en Centro América definitivamente, en 1823.

Debió recoger ese gran empeño la República de Colombia, que entonces la formaban—desde 1819 á 1831—Nueva Granada, Venezuela y Ecuador; ó la República de la América Central, que la constituyeron, en 1823, Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, triunfantes en su resistencia á la anexión deseada por México, con Itúrbide; ó ésta última, ya que ostentaba cierta superioridad, como la de más territorio y población, entre las nuevas Repúblicas latinas de esta banda. Pero las perturbacio-

nes de la política interior, les impedían considerar el magno asunto, que acaso entonces pudieron cumplirlo por sí propias. Y perdieron la oportunidad.

#### IV

Ya en 1825 había surgido la primera indicación de un norte-americano, Aaron H. Palmer, de New York, proponiendo á la República de la América Central, la construcción de un canal inter-océanico. El Enviado Extraordinario y Ministro de esa República, en Washington, D. Antonio José Cañaz, recibió instrucciones para comunicar el asunto al Gobierno de los Estados Unidos. Dirigió sobre ello una nota, en 8 de Febrero

de 1825, al Secretario de Estado, Henry Clay, invitando al pueblo de la Gran República “á participar, no solo de las glorias de la empresa, sino de las ventajas que produciría”. Indicó además la conveniencia de un tratado, sobre el asunto, entre los dos Gobiernos. Henry Clay contestó favorablemente, si bien con la natural reserva de lo que arrojase el estudio de la materia y de la necesaria resolución del Congreso. Este no tomó acuerdo sobre el particular. Pero aquél fué ya el primer acto del Gobierno de los Estados Unidos en el transcendental asunto del Istmo, que, en lo sucesivo, jamás dejó de considerarlo como preferentísimo.

Cuando en 1830, la República de la América Central entró en negociaciones con una Compañía holandesa, para hacer el canal, el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. Edward Livingston, dirigió una nota al Ministro de Guatemala, significándole que su Gobierno se consideraba con derecho á las mismas ventajas que se acordasen á los

ciudadanos de cualquier otra Nación, respecto del canal.

Fracasada esa empresa, la República Central ofreció al Gobierno de los Estados Unidos, en 1835, concederle el derecho á construir la comunicación inter-océanica. El Presidente Jackson, tras algunas investigaciones, recibió autorización del Senado, en tres de Marzo de ese año, para entenderse, al efecto, con dicha República, sobre el canal por Nicaragua, ó con la de Nueva Granada, sobre Panamá. Aquí surgió por vez primera, concretamente, en el Gabinete de Washington, ese canal que ahora nos ocupa. Y Jackson en 9 de Junio de 1837, comunicó que no era tiempo oportuno de entrar los Estados Unidos en negociaciones sobre un canal trans-istmiano.

Algunos años antes, Simón Bolívar, como Presidente de Colombia, había otorgado una concesión para abrir el canal de Panamá, al Barón francés de Thierry, un famoso aventurero que se decía rey de Nueva Zelandia, y caducada esta concesión, obtuviéronla

otros franceses, los Sres. Salomón y Ca., que por eso les presentó al rey Luis Felipe, su ministro Guizot. Este, para apoyarlos, leyó en 10 de Junio de 1843, ante la Cámara de Diputados de Francia, una carta dirigida á Salomón, en 1.º de Agosto de 1842, por el Barón de Humboldt, ponderando la inmensa significación de un canal por Panamá ó Nicaragua. Así surgió el espíritu de Francia en el canal americano.

Hasta el mismo Luis Napoleón Bonaparte—después Emperador de los franceses—solicitó y obtuvo, en 1846, una concesión de Nicaragua, para hacer el canal, y publicó en Londres un folleto sobre el asunto, que impresionó mucho la opinión europea. Pero dos años más tarde, era ya Napoleón III y abandonó esos propósitos.

No ha faltado en este interesante proceso la cooperación de Alemania, puesto que era prusiano Humboldt y además, Goethe, con fecha 21 de Febrero de 1827, en sus “Conversaciones con Eckermann y Soret”, elogiando los trabajos de Humboldt sobre Cu-

ba y Colombia, dice que, con un canal hacia el Pacífico, “resultarían inmensos beneficios á la raza humana.” Y añade, con admirable clarividencia social y política, que la Gran República Americana no dejaría escapar la oportunidad de realizar ella la obra, porque al extenderse á las tierras del oeste, era “absolutamente indispensable para los Estados Unidos, obtener ese pasaje hacia el Mar Pacífico.”

La posteridad ha corroborado la previsión de Goethe, y ése ha sido el punto de vista con que han sostenido diplomáticamente los Estados Unidos, más de un cuarto de siglo, sus derechos sobre el canal trans-istmiano.

Por último, Guatemala envió á Roma un Embajador eclesiástico, para solicitar del Papa, que auxiliara con su patrocinio la obra del canal; si bien el Sumo Pontífice parece que no hubo de dedicarse á intervenir en ese negocio.

La magnitud de la empresa requería, como seguridad para su éxito, el siglo XX, con el enorme desenvolvimiento y el tesoro

---

inagotable de la Gran República Americana. Ya á mediados del siglo XIX, los Estados Unidos, poseyendo California y los demás territorios que adquirieron tras su guerra con México, comenzaron á sentir la necesidad de hacer y de dominar ellos esa comunicación marítima, entre sus Estados del Atlántico y los del Pacífico, como con los demás países del Gran Océano; aparte de consideraciones sobre defensa nacional y de orden político, relacionadas con la doctrina de Monroe.

## CAPITULO IV

---

### POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS SOBRE PANAMA

I. EVOLUCION DEL GABINETE DE WASHINGTON, HACIA EL BRANCO APODERAMIENTO DE LA COMUNICACION TRANS-ISTMIANA.—II. LA INTERPRETACION EXTENSIVA DE LA DOCTRINA DE MONROE Y LOS TRATADOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y LA GRAN BRETANA, SOBRE EL CANAL DE PANAMA.

#### I

Sintetizando la actuación diplomática de los Estados Unidos, respecto del canal de Panamá, podemos considerar en ella tres etapas, de lógica y creciente evolución.

La primera, hasta el año 1846, en que la política del Gobierno de Washington se limitaba á exigir que en el servicio de la ruta inter-oceánica, se otorgasen á la Gran Re-

pública iguales derechos que los que pudieran ser atribuidos á cualquier otra Nación.

La segunda etapa, á partir del tratado con Nueva Granada, ratificado en 10 de Junio de 1846, donde ya la acción política del Gabinete de Washington avanzó hasta pactar—dice así el texto—que los Estados Unidos garantizaban *positiva y eficazmente*, á Nueva Granada, la perfecta neutralidad del istmo, al efecto de que el libre tránsito de uno á otro mar, no fuese interrumpido ni embarazado en ningún tiempo futuro, durante la existencia del tratado; y en consecuencia, los Estados Unidos también garantizaron de la misma manera, “los derechos de soberanía y propiedad que Nueva Granada tiene y posee sobre el referido territorio”. Evidentemente los Estados Unidos habían asumido el protectorado del istmo de Panamá.

La tercera etapa fué iniciada valientemente en 1869 por el Presidente Grant. Tuvo su crisis diplomática en el proceso preparatorio, muy interesante, del tratado Hay-Pauncefote, entre Gran Bretaña y los Esta-

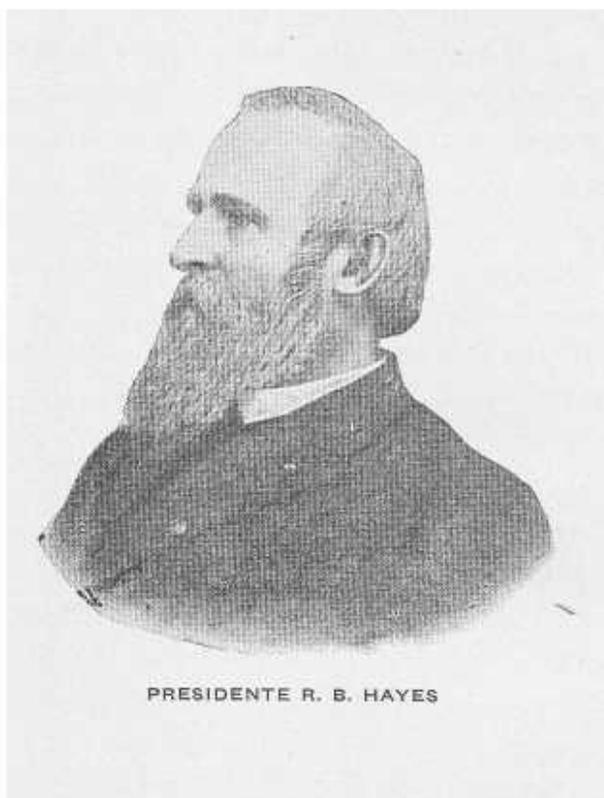
dos Unidos, firmado en 8 de Noviembre de 1901, para anular el tratado Clayton-Bulwer entre ambos países, fecha 19 de Abril de 1850, precisamente porque este último daba á Gran Bretaña, respecto del canal americano, iguales atribuciones que á los Estados Unidos. El Gobierno de Washington estaba ya, resuelto á que se hiciese en el istmo de Panamá un “canal americano, por el pueblo americano y para el pueblo americano”; salvo, naturalmente, aquellas indispensables consideraciones de forma, que la diplomacia requiere que se guarden siempre.

En comprobación de ésto, véanse los párrafos que seguidamente transcribimos, del mensaje que el Presidente Rutherford B. Hayes, dirigió al Congreso de los Estados Unidos, el 8 de Marzo de 1880.

“La política de los Estados Unidos es, un canal bajo *control* americano. Los Estados Unidos no pueden consentir que este *control* lo ejerza ningún Poder ó combinación de Poderes europeos. Si hay tratados de los Estados Unidos con otras naciones—había

el tratado de Clayton-Bulwer con Gran Bretaña—ó soberanía de otra Nación—había la de Colombia—contra esa política, contingencia no presumida, se darán los pasos necesarios para justas y liberales negociaciones que promuevan y establezcan en ese sentido, la política americana, armónicamente con los derechos de las naciones que puedan ser afectadas.”

“El capital invertido por ciudadanos de otros países, en tal empresa—refiérese á la compañía francesa que estaba haciendo el canal de Panamá—necesita pedirle protección, en alto grado, á uno ó más de los grandes Poderes del Mundo. Ningún Poder europeo puede intervenir para tal protección, sin adoptar ímedidas sobre este Continente, las cuales los Estados Unidos juzgarían del todo inadmisibles. Si la protección de los Estados Unidos es la otorgada sobre aquellos, los Estados Unidos necesitan ejercer un control que capacite á este país para proteger sus intereses nacionales y mantener los derechos de las



PRESIDENTE R. B. HAYES

personas que invirtieron su capital en ese trabajo.”

“Un canal inter-océanico á través del istmo americano, cambiará esencialmente las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y las del Pacífico de los Estados Unidos, y entre los Estados Unidos y el resto del Mundo. Será la gran vía de Océano entre nuestras costas del Atlántico y las del Pacífico y virtualmente será una parte de la línea de costas de los Estados Unidos. Nuestros intereses meramente comerciales, en ello, son más grandes que los de todos los otros países, mientras que sus relaciones con nuestro poder y prosperidad como Nación, para nuestros medios de defensa, nuestra unidad, nuestra paz y nuestra seguridad, son materias de dominante importancia para el pueblo de los Estados Unidos. Ningún gran Poder, bajo similares circunstancias, dejaría de afirmar un justo control, sobre una obra que afecta su interés y bienestar, tan estrecha y vitalmente.”

“Sin que sea necesario avanzar más en

ese campo de mi opinión, yo repito, para concluir, que los Estados Unidos tienen el derecho y el deber de afirmar y mantener su supervisión y su autoridad sobre cualquier canal inter-océanico á través del istmo que conecta la América del Sur con la del Norte, en tanto se requiera para proteger nuestros intereses nacionales. Yo estoy completamente seguro de que ésto se considera, no solo compatible, sino relacionado con un más amplio y más permanente avance para el comercio y para la civilización.”

El texto inglés del concepto dominante en estos últimos párrafos, dice así: “I repeat, in conclusion, that it is the right and the duty of the United States, to assert and maintain such supervision and authority over any interoceanic canal across the isthmus that connects North and South America, as will protect our national interests.”

Eso declaraba ante el Mundo, en su mensaje oficial al Congreso, el Presidente de los Estados Unidos, después de haber recibido muy cortesmente, pocos días antes, á Mr.

Ferdinand de Lesseps, que como representante de la compañía francesa, estaba trabajando ya en el canal de Panamá.

Y eso mismo, tal vez con algunas ideas más acentuadas, dijeron en sus respectivos mensajes inaugurales, al Congreso de los Estados Unidos, los Presidentes James A. Garfield y Chester A. Arthur, que sucedieron á Hayes.

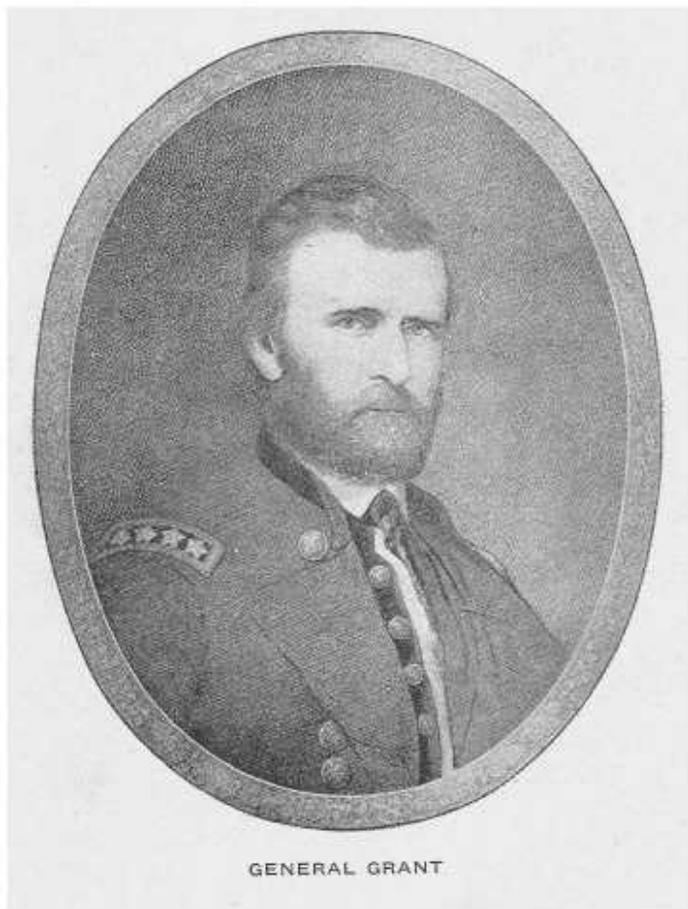
Desde mucho antes, el Presidente Ulises S. Grant, refiriéndose á ese canal, había dicho: “Yo considero de magna importancia política para nuestro país, que ningún Gobierno europeo realice esa obra.” Y después, escribió en la “North American Review”,—Febrero de 1881—un famoso artículo que la prensa calificó de “palabras de oro”, *Golden words*, donde se consignaban, como esencial inspiración de la política de los Estados Unidos en dicho asunto, las siguientes ideas:

“De acuerdo con la constante política del Gobierno de los Estados Unidos; en obediencia á la voluntad, muchas veces expre-

sada, del pueblo americano; por debida consideración á nuestra dignidad y poder nacional; con un vigilante cuidado por la seguridad y prosperidad de nuestros intereses é industrias sobre este Continente y con la determinación de defendernos aún de la primera aproximación de Poderes rivales, amistosos ú hostiles, yo recomiendo un canal americano, en tierra americana y para el pueblo americano.”

Sabido es que, en los Estados Unidos, “americano” quiere decir *norte-americano*. Allí se habla de los Estados Unidos, nombrándoles *América*. Y al hablar ellos de *América*, hablan de los Estados Unidos. Eso que, sin duda, entraña un fuerte equívoco, resulta ya impuesto, aun en el tecnicismo oficial y diplomático. Todo ello arranca, básicamente, de su denominación como los *Estados Unidos de América*, no obstante que en América hay otras varias uniones de Estados, y aun en la misma del Norte, están los Estados Unidos Mexicanos.

De modo que, el General Grant, el ex-



GENERAL GRANT

Presidente famoso, verbo genuino del espíritu de su pueblo, dió la fórmula de lo que éste sentía y pensaba, y tan en firme fué á realizarla, que, desde 1869, había nombrado una comisión que midiese el istmo, para hacer el canal.

## II

En esta tercera etapa de la política seguida por el Gabinete de Washington, sobre Panamá, es de observarse como la controversia diplomática, principalmente con el Foreign Office de Londres, hubo ya de basarse en una más amplia interpretación de la doctrina de Monroe, por parte de los Estados Unidos.

El Secretario de Estado, Mr. Blaine, antes referido, pasó en 24 de Junio de 1881, una enérgica nota á todos los Ministros de los Estados Unidos, acreditados ante los Poderes europeos, con encargo de que la transmitiesen á los Gobiernos de su incumbencia. Y en ella protestó de que se proyectase sobre el canal del istmo americano, una garantía mixta de las Potencias de Europa, considerándola ofensiva á los Estados Unidos. Calificó ese intento, de intrusión en un campo que ellos lo consideraban suyo propio. Añadió que su país tomaría todas las medidas necesarias respecto del posible uso del canal, en contra de los intereses de los Estados Unidos. Alegó que, así como tratándose de un canal en Europa, era propio que los Poderes europeos guardasen allí sus respectivos intereses, inversamente, al tratarse de un canal americano que forma prácticamente una parte de la línea de costas de los Estados Unidos, lejos de Europa, era natural que los Estados Unidos se ocupasen de eso, sin ayuda ni inter-

vención europea. Y concluyó declarando plenamente, que cualquier intento de los Poderes de Europa, para garantizar ellos la neutralidad del canal, entrañaba su *control* político y sería considerado por los Estados Unidos como el más grave asunto; por lo cual, toda idea de que la garantía americana en favor del canal, fuera dominada por un acuerdo entre los Poderes militares de Europa, sería considerada como una alianza hostil á los Estados Unidos.

Esa extensa interpretación de la Doctrina de Monroe, hecha á propósito del canal de Panamá, no tenía precedentes y era tanto más significativa cuanto que, en ese tiempo, los Estados Unidos tenían firmado con la Gran Bretaña el tratado Clyton-Bulwer, que era, en su esencia, una rectificación de la doctrina de Monroe, pues según él, ni Inglaterra ni los Estados Unidos, se atribuirían exclusivamente el *control* del canal inter-océanico, sin que ninguna de esas Naciones pudiera fortificarlo.

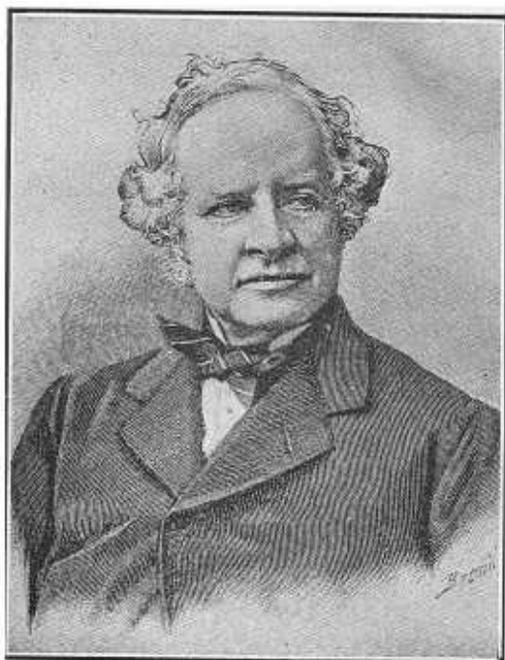
No fué exenta de peligros ni de incidentes

curiosos la vigorosa oposición que hizo el Gabinete de Londres.

Lord Granville en 7 de Enero de 1882, contestando una nota de Mr. West, Ministro de los Estados Unidos en Inglaterra, sobre la posesión y fortificación, por los Estados Unidos, del canal, le decía: “la República americana que consintiera eso, habría perdido, prácticamente, su independencia.”

Esa política de los Estados Unidos, culminó con el más brillante éxito para ellos. La Gran Bretaña aceptó, en todo su alcance, la amplia interpretación de la doctrina de Monroe y convino en anular el tratado Clayton-Bulwer que la afectaba, sustituyéndolo, en 18 de Noviembre de 1901, por el tratado Hay-Pauncefote, según el cual, consintió en dejar á los Estados Unidos la sola autoridad en los asuntos del canal y además se omitió en este nuevo tratado, la prohibición de fortificaciones en el canal, que el anterior contenía. Veamos un extracto de su texto.

Por la cláusula I del tratado Hay-Paun-



LORD GRANVILLE

cefote, se declara nulo el tratado Clyton-Bulwer, de 19 de Abril de 1850.

Por la II, se acuerda que el canal podrá ser construído bajo la sola autoridad de los Estados Unidos, con exclusivo derecho, éstos, para proveer á su reglamentación y manejo.

Por la III cláusula, los Estados Unidos adoptan, como base para la reglamentación del canal, las reglas—que allí se citan—de la Convención de Constantinopla, fecha 28 de Octubre de 1888, sobre la navegación por el canal de Suez.

Pero aquí nos importa observar que, co-  
tejadas esas reglas transcritas en el tratado Hay-Pauncefote, con las auténticas de la Convención de Constantinopla, resulta que hay muy interesantes omisiones, en lo que arroja el tratado.

En efecto, el artículo I de la Convención de Constantinopla, dice así: “El canal marítimo de Suez *siempre* será libre y abierto *en tiempo de guerra como en tiempo de paz*, á todo barco mercante ó de guerra, sin dis-

tinción de bandera. *Consecuentemente acuerdan las altas partes contratantes, que en ningún sentido impedirán el libre uso del canal, ni en tiempo de guerra, ni en tiempo de paz.*

Además, el artículo IV de la Convención de Constantinopla, dice: “El canal marítimo permanecerá abierto en *tiempo de guerra*, como un pasaje libre *aun para los barcos de guerra de los beligerantes*. Añadiendo después, “*aunque el Imperio Otomano sea uno de los Poderes beligerantes.*”

Todas esas palabras que se dejan subrayadas, han sido omitidas en el tratado Hay-Pauncefote.

Si á ésto se añade que Lord Pauncefote fué uno de los Delegados á la Convención de Constantinopla, cuyos detalles, por tanto, le resultaban familiares, tenemos que esas omisiones son aun más significativas.

De todo ello parece evidente que la neutralidad del canal de Panamá, en tiempo de guerra, será únicamente para el caso en que no sean los Estados Unidos una de las Po-

tencias beligerantes ó interesadas. Y en verdad que, entregada á ellos la plena autoridad sobre el canal, no se concibe que en ningún caso la ejerciten en su propio perjuicio.

El artículo IV del tratado Hay-Paunceforte, se refiere á que esa neutralidad del canal, no se afectará por cambios de soberanía territorial. Y el artículo V y último, solo trata de las ratificaciones que oportunamente fueron cangeadas.

La situación política de los Estados Unidos se había despejado, con un gran triunfo para ellos, por cuanto se refería á Gran Bretaña, y con ésta, implícitamente, Europa. Restaba definir la situación con Colombia.

## CAPITULO V

---

### LOS ESTADOS UNIDOS COLOMBIA Y PANAMA

I. TRABAJOS DEL GABINETE DE WASHINGTON, PARA DEROGAR EL TRATADO DE 10 DE JULIO DE 1846, ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y NUEVA GRANADA.—II. EL TRATADO HAY-HERRAN, RECHAZADO POR EL CONGRESO COLOMBIANO.—III. LA INDEPENDENCIA DE PANAMA Y EL TRATADO HAY-BUNAU BARILLA, CEDIENDO A LOS ESTADOS UNIDOS LA ZONA DEL ISTMO, PARA HACER EL CANAL.—IV. DESCARTADA COLOMBIA DEL ISTMO, SE SIMPLIFICO, RESPECTO DE ESTE, EL PROGRAMA POLITICO DE LOS ESTADOS UNIDOS.

### I

Estaba rigiendo entre Colombia y los Estados Unidos, el tratado de 1846 que, con solo ver su fecha, compréndese que obedecía á una política muy distinta de la seguida después por el Gobierno de Washington. Y éste necesitaba derogarlo. Algo análogo á lo que aconteció con la Gran Bretaña y el tratado Clyton-Bulwer.

Esta obra, tocábale consumarla, al mismo gran estadista que puso tan alto su nombre en el tratado que acabamos de extractar. Y en efecto, John Hay, como Secretario de Estado del Presidente Theodore Roosevelt, abordó con el Gobierno de Colombia un nuevo arreglo que implicase la derogación de lo acordado en 10 de Julio de 1846, culminando esos trabajos en el instrumento diplomático que firmaron el 22 de Enero de 1903, en Washington, dicho Secretario de Estado y el Dr. Tomás Herrán, como Encargado de Negocios de la República de Colombia, competentemente autorizados al efecto.

Según ese tratado, conocido por Hay-Herran, Colombia autorizaba á la Compañía francesa del Canal de Panamá—que estaba en lentos trabajos sobre el istmo—para vender á los Estados Unidos todos sus derechos, privilegios, concesiones y propiedades, incluyendo el ferrocarril trans-istmiano. Los Estados Unidos adquirirían, para los fines del canal, perpetuo control sobre una zona de mar á mar, con 10 millas

