

# La Crisis Canalera

SOLUCION:

## Un Canal a Nivel por Nicaragua

CARL SVARVERUD

### Los canales de Suez y Panamá

Existe una extensa y casi universal incomprensión cuando se comparan los derechos de los Estados Unidos en el Canal de Panamá con aquellos de la Compañía Universal en el Canal de Suez, por lo que es conveniente aclarar este punto.

La principal y básica diferencia en las dos concesiones es una de tenencia en el tiempo. La concesión del Canal de Suez es por 99 años que expiran en Noviembre de 1968. El Tratado Hay-Bunau Varilla concede a los Estados Unidos un arriendo a perpetuidad en la Zona del Canal de Panamá. Los Estados Unidos están obligados a pagar un canon anual a Panamá, canon que ha aumentado de C\$ 250,000 a C\$1,930,000. La Zona del Canal en Panamá es parte del territorio soberano de la República con el Gobierno de los Estados Unidos como arrendador, pero a perpetuidad, en vez de los 99 años de Suez.

### Tenencia en el tiempo

El General George W. Goethals, "constructor del Canal de Panamá", en su libro: "Gobierno de la Zona del Canal", dice, la "la Zona del Canal fue concedida a los Estados Unidos para un propósito específico, la construcción, mantenimiento y operación, sanidad y protección de un canal. Los Estados Unidos no pueden extender títulos de propiedad a las tierras de la zona, puesto que si la faja de tierra alguna vez de usarse para su propósito específico de ella revertiría a la República de Panamá. Debe tenerse presente que, después de todo lo que se diga y se haga, sólo tenemos un derecho de vía para un canal".

La afirmación del General Goethals fue reiterada, o mas bien, previamente formulada por el Mayor General George M. Davis, U.S.A. (retirado), miembro de la Comisión Istmica del Canal y primer Gobernador de la Zona del Canal de Panamá, ante el Comité del Senado de los Estados Unidos el 30 de Marzo de 1906: "La soberanía reside en Panamá. Creo que esta aseveración ha sido hecha repetidas veces".

### Diferencia de orígenes

Puede mencionarse otra diferencia muy fundamental entre las dos concesiones de canal. Esta diferencia es histórica y política más que legal, pero ha tenido siempre gran debilidad potencial y peligro para la existencia misma de los derechos morales y legales de los Estados Unidos en el Canal de Panamá.

Ferdinand de Lesseps obtuvo la concesión original del Canal de Suez de la manera más honorable y esa concesión, obtenida en 1854-56 hace más de cien años, tiene un origen impecable, y su récord no ha tenido mancha alguna ni soplo de escándalo. ¡Qué contraste a la historia de la adquisición de la concesión del Canal de Panamá por los Estados Unidos! Después que el gobierno Colombiano rehusó ratificar el tratado de canal con los Estados Unidos, se provocó una revolución en la provincia colombiana de Panamá, se reconoció la nueva República y se obtuvo la concesión canalera, todo esto en un periodo de doce días.

La violenta acción de Násser al tomar el Canal de Suez ha costado a Egipto la pérdida de la confianza del Mundo Occidental, así como la censura, represalias económicas y guerra con tres países. Por otra parte, ha despertado al mundo de su apatía y a darse cuenta de la importancia del Canal de Suez y de la total dependencia del mundo entero en el uso continuado e ininterrumpido de esa gran arteria del comercio internacional.

### Criterio de EE.UU.

La revista "American Legion", hace algún tiempo, publicó un artículo con el sorprendente título: "Miremos a nuestro canal, podemos aún perder el Canal de Panamá gracias a los internacionalistas". El autor, Mauricio Ries, hace esta declaración introductoria: "El Canal de Panamá, es una de las cuatro o cinco más valiosas posesiones sobre la tierra, la más valiosa posesión de los Estados Unidos. Que nuestro ruta interoceánica caiga en manos comunistas sería fatal. Mas no se crea que no puede suceder, casi sucede... Comprendamos lo siguiente: el Canal de Panamá nos pertenece. Previmos su importancia, lo cavamos, pagamos por él y según los términos del tratado entre los Estados Unidos y Panamá nos aseguramos la soberanía "de facto" hasta el fin de los tiempos. Cualquier movimiento para cambiar ese tratado es estrictamente un asunto entre las dos naciones. Ningún otro país tiene derecho a meterse en esta cuestión: Ni aún las Naciones Unidas".

### Criterio de Panamá

Ries cita a Don Ricardo Alfaro, siendo Presidente de la Delegación de Panamá a las Naciones Unidas, en su informe a la comisión política de la Asamblea General: "La faja de tierra conocida como la Zona del

Canal de Panamá no ha sido comprada, conquistada, anexada, cedida o alquilada, ni su soberanía ha pasado de Panamá a los Estados Unidos. Los Estados Unidos administran esta faja en virtud de una estipulación específica del Artículo II del tratado concluido entre la República de Panamá y los Estados Unidos el 18 de Noviembre de 1903, que dice así: "La República de Panamá concede a los Estados Unidos el uso, la ocupación y supervisión de una zona de tierra cubierta de agua para la construcción, mantenimiento y protección de dicho canal. . . ."

## Realidad: una línea vital

Ries agrega: "Es el Canal de Panamá realmente tan importante que los altos personeros del Gobierno cometerían traición si ayudaran a nuestro jurado enemigo a ganar control de esta gran zanja? La contestación es muy sencilla. El Canal de Panamá es nuestra vena yugular, nuestra línea vital. Cortadla y los Estados Unidos mueren. Arrebatadnos nuestro control y en lo que se refiere al comercio marítimo y a las defensas navales, las costas orientales y occidentales de los Estados Unidos volverán —como una vez estuvieron— a estar meses y no días de separadas. Bloqueadla y nuestro comercio exterior queda estrangulado. Quitádnoslo y no tendremos derecho a establecer defensas tan al Sur. El resultado será que nuestras relaciones hemisféricas cambiarán y que nuestra política exterior cambiará y nadie sobre la tierra puede decir lo que sucedería a esta Nación una vez que la reacción en cadena se ponga en movimiento".

Este artículo fuertemente escrito, es una expresión corriente de un órgano oficial que representa a millones de veteranos de guerra de los Estados Unidos. No deja lugar a duda que cualquier debilitamiento o abandono de los derechos interoceánicos a través del Istmo sería vigorosamente opuesto por una mayoría abrumadora del pueblo Americano.

La actual crisis canalera se presenta como un hecho vívido y ominoso. La pérdida de cualquiera, o de ambos canales — el de Suez y el de Panamá — para el mundo libre, sería una pérdida de por lo menos tres mil millones de dólares.

## 30 rutas propuestas

Han habido no menos de 30 rutas diferentes propuestas, estudiadas y medidas durante los últimos 463 años para la apertura de un Canal Istmico Americano. Ingenieros y promotores españoles, franceses, holandeses,, alemanes, daneses, ingleses y americanos han gastado más tiempo, esfuerzo y dinero en esos estudios que en cualquier otro proyecto en la historia del mundo.

## Nicaragua y Panamá

Reduciendo todas las investigaciones, estudios y medidas a un solo informe, Nicaragua y Panamá, en ese orden, fueron seleccionadas como las dos mejores rutas. Esta selección es casi universalmente aceptada aún en nuestros días.

Los factores determinantes para decidir la con-

veniencia y practicabilidad de cualquier ruta canalera son políticos militares, económicos, geográficos, geológicos y clamatericos.

Cuando el Presidente Teodoro Roosevelt y el Congreso de los Estados Unidos tomaron la decisión de comprar la Compañía Francesa del Canal de Panamá se consideró como de vital necesidad por razones de defensa militar y nacional.

El Canal de Panamá ha sido un éxito sorprendente desde el punto de vista puramente comercial y económico, además, sin el Canal de Panamá hubiera sido casi imposible para los Estados Unidos llegar a ser un poder militar de primera clase. El Canal de Panamá es al Hemisferio Occidental lo que el de Suez es al mundo oriental.

Ha sido afirmado muchas veces por destacados voceros de las fuerzas militares que el Canal de Panamá es un auxiliar de la flota y que cualquier restricción o limitación en cuanto a su uso o capacidad por las fuerzas navales y militares serían una seria limitación y obstáculo a la defensa y el poder militar Norteamericano.

## Panamá un canal obsoleto

Por muy desagradable que sea reconocerlo es un hecho evidente que el actual Canal de Panamá ha venido a ser la víctima trágica del progreso que él mismo tan efectivamente ha ayudado a crear y servir.

Es natural que los oficiales navales sean los que más vociferen su creciente inquietud porque el Canal de Panamá se vuelve cada día más obsoleto. El Capitán R.S. Fahle, U.S.N., antiguo Comandante Naval de Colón, Panamá, en un artículo titulado: "El Canal de Panamá, un auxiliar de la flota", dice: ". . . El crecimiento y desarrollo de esta inmensa fuerza naval (los portaviones) está sin embargo acompañado de una limitación paradójica de sus capacidades. Estos barcos modernos con su vasto potencial, sufren de una pérdida de movilidad entre las ampliamante separadas áreas estratégicas de los océanos Atlántico y Pacífico. Esta situación nace del hecho que ninguno de esos barcos puede cruzar el Canal de Panamá. Así se nos impide la completa efectividad en el empleo de nuestra principal arma naval debido a la incapacidad de un apoyo vital a nuestro poder naval. Encontramos el Canal cerrado de pronto — como si nunca hubiera existido — a nuestros grandes portaaviones. ¿No ha llegado el momento en que la Marina debe tomar la iniciativa y presionar vigorosamente a la acción? . . ."

Los cálculos para el tráfico futuro en el Canal de Panamá, hechos en 1930-31 por la Junta de Canal Interoceánico del Ejército de los Estados Unidos, eran de 65,400,000 toneladas para 1960 y de 80.146,000 para 1970. Es satisfactorio notar el realismo expresado por George Fielding Eliot, uno de los más distinguidos comentaristas militares, quien en una carta al editor del New York Tmes el 25 de diciembre de 1938, decía 'vuélvase el argumento militar hacia donde se quiera, al suscrito le parece que la construcción del Canal por Nicaragua tan pronto como sea posible es una forma de reaseguro que los Estados Unidos no pueden dejar de proveerse".

## Un canal perturbado

En un extenso artículo de la revista *Fortune* en Febrero de 1957, titulado: "El perturbado Canal de América" los editores concluían un poco pesimistamente: "El Canal de Panamá fue celebrado como un gran monumento a la iniciativa Norteamericana. Aún es de enorme importancia económica para los Estados Unidos. Pero la mayoría de los ciudadanos norteamericanos dan por segura la ruta interoceánica. Está manejado por oficiales del Cuerpo de Ingenieros. Excepto por unos pocos funcionarios norteamericanos que tienen que apaciguar a los Panameños que claman "justicia", nadie en Washington da a la empresa mucha atención, y así el canal yace en el trópico, acumulando dificultades sociales, políticas y económicas, vulnerable al ataque, viniendo a ser cada vez más inadecuado para el objeto para el que fue construido".

## EE.UU. ante un dilema

Los Estados Unidos se enfrentan nuevamente a una grave decisión: o confiar en una sola arteria istmica y construir allí un canal mejorado con más y más grandes esclusas a un costo de \$ 2.5 billones de acuerdo con los cómputos del Cuerpo de Ingenieros; o construir un canal a nivel completamente nuevo cerca del actual canal a un costo de 2 1/2 a 4 billones de dólares; o construir un nuevo canal a nivel del mar en otro sitio alterno.

Aunque no fuera por otra razón más que política sería imprudente restringir cualquiera otra nueva construcción de un canal interoceánico al territorio panameño. Actualmente hay muchas razones poderosas y sanas, militares, económicas, geográficas y climáticas que son aún más importante que las consideraciones políticas para construir un nuevo canal a nivel del mar en un sitio a través del Istmo Centroamericano.

## La solución: Nicaragua

Desde la apertura del Canal de Panamá en 1914, se han introducido al Congreso de los Estados Unidos —en 1928, 1937, 1938 y 1948— diversos proyectos pidiendo al Gobierno construir un canal a través de Nicaragua. Las condiciones actuales que gobernarían y determinarían la localización y estructura del Canal han cambiado en muchas formas desde hace una generación. Aún algunos preceptos básicos se han alterado, principalmente debido al abandono de la consideración de canales por esclusas y a la adopción del sistema de canal a nivel del mar que no quiere ríos o lagos como parte de su curso ni para la provisión de agua.

Cuando se vaya a construir un canal a nivel del mar a través del Istmo, su localización no puede ni debe ser dictada solamente por razones de costo. Deberá ser dictada por razones de ventajas comerciales, de beneficios locales a la región, de estrategia militar y defensa, de consideraciones políticas, y por último, de costo. Un acucioso análisis de todos estos factores y un estudio del mapa nos mostrará que un sitio al

norte del Canal de Panamá es el más indicado. Estudios canaleros del Gobierno de los Estados Unidos hechos en 1931 indican que el 68.5 por ciento del tráfico del Canal de Panamá usaría un canal al norte de Panamá, tal el de Nicaragua, debido a la distancia y al tiempo economizado.

## Consideraciones diplomáticas

Cualquier consideración que se haga hacia la construcción de un nuevo canal por el territorio Nicaragüense llevará envuelto un exacto y minucioso estudio, análisis e interpretación de todos y cada uno de los tratados canaleros entre los Estados Unidos y Nicaragua y Costa Rica, así como aquellos entre Nicaragua y Costa Rica.

El Tratado Cañas-Jerez de 1858 entre Nicaragua y Costa Rica está aún en vigor. El Tratado Bryan-Chamorro entre los Estados Unidos y Nicaragua está, también, en vigor.

El Tratado Cañas-Jerez de 1858 fue interpretado y revalidado por medio de un Laudo arbitral dado por el Presidente Grover Cleveland el 22 de Marzo de 1888.

Existe tal falta de conocimiento y comprensión no sólo de parte del vulgo sino de Legisladores y Militares con respecto a la fraseología y status legal del Tratado Bryan-Chamorro que es necesaria e indispensable una verdadera interpretación y clarificación. Que escritores políticos y militares digan que los Estados Unidos poseen una concesión canalera, o un derecho de vía a través de Nicaragua, es, por supuesto, inexcusable.

El intercambio de comunicaciones entre los Secretarios de Estado Bryan y Lansing con el Ministerio de Relaciones Exteriores de Nicaragua, prueba, de manera concluyente, que ambos gobiernos declararon previamente a la firma y ratificación del Tratado Chamorro-Bryan que ellos consideraban que el tratado era una opción y no una concesión. La declarada interpretación de los signatarios de esta convención es, por lo tanto, la mejor interpretación legal que puede tenerse.

Por grandes que sean las deficiencias del Tratado Bryan-Chamorro no debe ser abrogado ni nulificado. Los detalles pueden mutuamente arreglarse entre los dos países de manera que los términos y participación se consideren apropiados, justos y beneficiosos de acuerdo con las necesidades actuales y las calculadas condiciones futuras.

Es de vital urgencia que el trasfondo histórico de las negociaciones canaleras istmicas sea debidamente conocido, comprendido y avaluado ya que ha llegado el momento de hacer planes definitivos para la construcción de un nuevo canal a nivel del mar en el istmo Centroamericano. El actual progreso económico de América y la defensa de la civilización Occidental exigen que esos planes se pongan en ejecución sin vacilación ni tardanza. El nuevo canal debe beneficiarse de las lecciones de la historia y no repetir los errores del pasado.

## 10 puntos básicos

Aquí se sugieren diez puntos básicos como guías para futuros planeamientos canaleros:

1)—El trasfondo y las negociaciones de cualquier tratado y arreglo entre gobiernos, individuos o corporaciones para la construcción y operación de un canal istmico deberán ser como la "mujer del César", sin la menor sospecha.

2)—No se deberá mermar la soberanía ni herir la dignidad de ningún país, ni se deberán conceder u obtener derechos de extraterritorialidad en el territorio por el cual el canal ha de pasar.

3)—La convención y tratado final no deberá solamente ser ratificado por acción legislativa, sino que además deberá serlo por un plebiscito general del país o países por donde ha de pasar el canal.

4)—Podrá y deberá tener la aprobación y respaldo de la ODECA (Organización de Estados Centroamericanos) y también de la Unión Panamericana y la OEA (Organización de Estados Americanos).

5)—Debe estar abierto a todas las naciones del mundo en términos equitativos y no deberá estar fortificado. (Las instalaciones militares comunes al área proveerán la adecuada defensa. Un ancho canal a nivel del mar, sin esclusas, sería casi invulnerable).

6)—Deberá ser un canal a nivel del mar con suficiente anchura, profundidad y derechura como para sostener cualquier crecimiento en el tráfico y manejar cualquier tamaño de barcos en el futuro previsible.

7)—Debe tener, como de vital necesidad, puertos adecuados y espaciosos en cada terminal.

8)—Sería preferible que toque y ocupe el territorio de dos naciones a ser posible, para que sea menos la propiedad de un solo país y más internacional en su carácter. (Esto se hace dramáticamente patente en la actual crisis del Canal de Suez. Si Egipto no tuviese el territorio a ambos lados del canal en toda su distancia y ambos puertos terminales, Násser hubiera estado en muy distinta posición).

9)—No deberá haber "zona del canal", así como no hay "zona del Mississippi" o "zona del río San Lorenzo".

10)—Su localización debe ser tal que permita su operación como una empresa comercial que mejor sirva los intereses del público, de las naciones que pasen por él y de toda la humanidad debida y justamente considerada.

### Tratado Zavala-Frelinghuysen: El modelo.

Un acucioso examen y estudio de todos los tratados, concesiones, contratos, y opciones canaleros llevados a cabo entre gobiernos, individuos y corporaciones — han habido más de veinte en los últimos 150 años — revelará, a la luz del tiempo, aquellas características que podrían ser útiles y ventajosas para adaptarlas a las condiciones presentes y futuras, así como las que son erradas, perniciosas y sin ningún valor.

Ningún tratado, concesión u opción canalero formulado hasta la fecha, puede decirse que sea a la luz de las realidades de hoy, ideal o perfecto. Sin em-

bargo, el Tratado Zavala-Frelinghuysen ha sido, indudablemente, el mejor. Con muy pocas modificaciones podría servir de modelo para un futuro tratado de Canal Istmico Interoceánico.

Este tratado hacía caso omiso de las prohibiciones del Tratado Clayton-Bulwer de 1850 entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña que exigía que toda aventura canalera en el Istmo fuera conjunta y mutua entre ambas naciones. Las intrigas del gobierno Británico y la influencia de los ferrocarrileros Americanos impidieron la ratificación del Tratado Zavala-Frelinghuysen en el Senado de los Estados Unidos. Sin embargo que la votación fue de 32 a 23 a favor de la ratificación se necesitaba dos tercios para ganar. Cuando la ratificación del tratado fue traída de nuevo para reconsiderarse, el nuevo Presidente Grover Cleveland, el día después de su inauguración, el 5 de Marzo de 1885, retiró el tratado del Senado basándose en que estaba en conflicto con el Tratado Clayton-Bulwer y en que creaba "una alianza complicada" con Nicaragua.

Las características básicas del Tratado Zavala-Frelinghuysen son, que los Estados Unidos prestarían a Nicaragua 4 millones de dólares, que financiarían en un 100 por ciento el costo de la construcción del canal interoceánico, que recibirían dos tercios de las ganancias netas, que tendrían tres miembros en la Junta Directiva incluyendo al Presidente de la misma. Nicaragua tendrían también tres miembros, pero que en caso de empate el Presidente de la Junta tendría derecho a doble voto; recibiría un tercio de las ganancias netas. Habría un área de dos y media millas a ambos lados del centro del canal que sería propiedad de la compañía canalera y se proveía para extensiones limitadas de esa faja donde fuere necesario. No había un gobierno separado de la Zona del Canal y todas las facilidades y administración civil serían del gobierno soberano de Nicaragua.

Un examen de este tratado mostrará que no habían concesiones de extraterritorialidad ni de soberanía de parte de Nicaragua para los Estados Unidos.

Porque el Presidente Cleveland creyó prudente retirar el Tratado Zavala-Frelinghuysen con el objeto de apaciguar a Inglaterra y para evitar "alianzas complicadas", (irónicamente el Tratado Clayton-Bulwer era una alianza complicada) la Compañía del Canal Marítimo fue organizada en New York y obtuvo una franquicia del Gobierno de los Estados Unidos y una efectiva concesión de canal de parte de Nicaragua en 1887 y de Costa Rica en 1888.

Después de gastar varios millones de dólares en trabajos de construcción en el Canal por Nicaragua, la Compañía fue forzada a suspender operaciones por motivo de dificultades financieras ocasionadas por el desastroso pánico financiero de 1893 en los Estados Unidos.

### El Nuevo canal

Una promoción conjunta, la operación de construcción y propiedad del nuevo canal por dos o más naciones juntas con un pequeño interés de capital privado sería el más seguro, más equitativo y duradero proyecto que pudiera llevarse a efecto. La historia ha de-

mostrado ampliamente esto en la promoción, operación, manejo y propiedad del Canal de Suez. La única debilidad en la organización del centenario Canal fue que el Kediye de Egipto en 1875 tuvo que vender, por razón de sus pérdidas de juego y su disipación personal, el 44 por ciento de su interés en la Compañía del Canal al Gobierno Británico por una suma equivalente a 100 millones de francos; 4 millones de libras esterlinas, o sea, 19,466,000 dólares. Inglaterra ha recibido desde entonces cerca de 300 millones de dólares en concepto de dividendos por aquellas acciones. Otro débil gobernante egipcio vendió el 15 por ciento de interés en las ganancias del Canal dejando al Gobierno egipcio sin interés alguno. Si esta lección prueba algo es que funcionarios gubernamentales fueron más ineficientes, corrompidos y menos responsables que la gerencia privada. Esta disipación de la propiedad gubernamental por jefes de gobiernos débiles y corrompidos es algo más difícil y menos probable en nuestros días.

### Iniciativa privada en el canal

El sistema básico de transporte ha sido construido, operado y poseído por capital privado. Los ferrocarriles americanos, los sistemas de transporte marítimo y aéreo han sido desarrollados, operados y poseídos por empresas privadas. El pueblo americano, lo mismo del Norte como del Sur, ha demostrado que no desea el estado benefactor y cuando lo han intentado, el manejo estatal ha probado ser infinitamente inferior en eficiencia administrativa que el manejo de la iniciativa privada.

Aunque la ruta del Canal de Nicaragua ha sido sujeta a más estudios que ninguna otra — casi tantas veces como las otras rutas combinadas — es un hecho raro que ningún estudio ha sido hecho para un canal a nivel de los mares.

### Canal a nivel del mar y desecación del lago

Valet de Aousti propuso al Congreso Geográfico Internacional de París en 1878 la construcción de un canal a nivel del mar a través de Nicaragua y la desecación del Gran Lago que un canal a nivel haría necesaria. Decía que de 600,000 a 700,000 hectáreas de rica tierra agrícola sería reclamada con la desecación del lago y que cultivando esa extensión pagaría en gran parte el costo del canal. Desde la época de Valet de Aousti el único estudio hecho para un canal a nivel a través de Nicaragua fue hecho en Panamá por ingenieros del Canal basados en mapas y estudios hechos en 1872 y 1931. Este estudio, por lo tanto, apenas puede describirse como muy superficial y no muy completo o serio. Un estudio apropiado y una inspección del terreno revelará que ninguna parte de la alineación de Sultan en 1931 — quien usó casi enteramente la alineación de Childs en 1852 y la de Menocal en 1885 — sería usada ahora en un estudio para un canal a nivel del mar a través de Nicaragua.

La primera sugerencia para la terminal Occiden-

tal hecha por La Bastide en 1791, más tarde por el ingeniero Danés, Oersted en 1846, y por Félix Belly en 1858, y por el Comisionado Norteamericano Thomas Reynolds nombrado por el Presidente Cleveland en 1887, fue la Bahía de Salinas.

### Bahía de Salinas: Terminal en el Pacífico

Costa Rica y Nicaragua tienen fronteras comunes a este precioso puerto natural. Es el único puerto en el Pacífico que podría llenar los requisitos necesarios de espacio y protección que la terminal Occidental del canal demandaría. La terminal oriental sería la Bahía Gorgon, entre Monkey Point y Punta Gorda. Esta bahía, por su parte, provee al lado del Atlántico los requisitos arriba mencionados. Este puerto fue seleccionado por el Capitán Bedford Pim, el oficial naval inglés, Capitán del R.N.S. "Gorgon", que fue el fundador, concesionario e ingeniero localizador del ferrocarril San Miguelito-Monkey Point en 1863.

### Ruta: Punta Gorda - Bahía de Salinas

El canal seguiría una línea general un poco al sur del trazo de Pim, de Punta Gorda a San Miguelito, o cerca de la boca del río Tule en el Lago de Nicaragua, luego, a través del Lago a un punto cerca de la boca del Sapoá y de allí, en una dirección que se ha de seleccionar, a la Bahía de Salinas. Esta ruta tocaría a Costa Rica en una extensión de unas 15 millas de un curso aproximado de 150 millas. Sería, además, como 12 millas más corta que toda otra ruta, aunque requeriría una excavación considerablemente mayor que usando a Brito como término occidental. Sin embargo, Brito es tan marcadamente deficiente que la selección de la Bahía de Salinas más que justificaría el costo adicional. El puerto de San Juan del Sur requeriría la misma excavación que la de Salinas, pero sería un puerto de apenas un 5 por ciento del tamaño del de Salinas.

La más criticada característica de los estudios de la ruta de Nicaragua ha sido siempre lo inadecuado de las dos terminales: Brito en el Pacífico y San Juan del Norte (Greytown) en el Atlántico. Ellos están fuera de consideración para un moderno canal a nivel con el tráfico anticipado y el tamaño de los barcos que usarían esa ruta. Punta Gorda-Monkey Point y la Bahía de Salinas, por otra parte, pueden hacerse completamente adecuados.

La característica complementaria del desarrollo agrícola de cerca de un millón de manzanas es única al proyecto de un canal a nivel a través de Nicaragua, y como decía muy bien Valet de Aousti en 1878, este desarrollo podría en gran parte pagar el costo de la construcción del canal. De hecho, este desarrollo solo podría doblar la actual producción anual de Nicaragua.

### Estimación del costo de construcción

Un canal a nivel a través del istmo nicaragüense,

al costo actual de construcción y el uso apropiado de equipo moderno para la excavación y remoción de tierra, podría construirse por unos dos o tres billones de dólares. En verdad que los trabajos de dragado y de excavación se hacen ahora más barato que antes.

Los salarios, hoy, serían más de diez veces mayores que los pagados en Panamá hace cincuenta años. Sin embargo, el costo por yarda cúbica excavada en Panamá era por lo menos cinco veces mayor de lo que sería hoy.

Gigantescos excavadores que pesan hasta 5,000 toneladas están trabajando en Alemania. Tienen un ancho de 656 pies. Su producción de trabajo es fantástica. El yardaje de excavación diaria de estos monstruos llega a 125,000 yardas cúbicas cada uno. Los fabricantes de camiones están construyendo unidades de 60, 70 y hasta de 100 yardas cúbicas de capacidad. Todo esto era desconocido hace apenas unos pocos años.

Después de comenzado, el Canal por Nicaragua podría completarse en cinco años.

## Financiación de la obra

El Gobierno de los Estados Unidos debería contribuir con la mitad del costo total del nuevo canal a nivel como una donación. Porqué? Francamente porque la defensa militar de los Estados Unidos requiere y exige adecuadas facilidades para la movilidad de la Marina y de las Fuerzas Armadas. Esto, particularmente, en cuanto a los portaviones de la Marina.

Los super barcos necesitan super canales. Afortunadamente, tenemos los super barcos, pero desgraciadamente, no tenemos los super canales a través del istmo para esos super barcos. Esto requiere o un nuevo canal por esclusas y modernización del Canal de Panamá lo que requeriría un gasto calculado por los Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos en 1947 de 2.5 billones, o la construcción de un nuevo canal a nivel del mar a un costo igual o mayor. Los super portaviones de la Marina, "Forrestal" y "Saratoga" tienen 252 pies de ancho, el doble de anchura del más ancho barco de carga o de pasajeros. La Marina requiere esclusas del doble de ancho de las actuales.

El Gobierno de los Estados Unidos, el Gobierno de Nicaragua y el capital privado deberían compartir equitativamente en la propiedad y administración del canal. La contribución de Nicaragua sería, sin duda, la mayor de todas, ya que ella proveería el territorio para la ruta que ha sido escogida por Ingenieros, Generales, Almirantes, Estadistas, Comerciantes y aún Reyes por más de cuatro siglos.

Si la Bahía de Salinas ha de usarse como la terminal del Pacífico y una pequeña parte del territorio de Costa Rica ha de utilizarse para el canal, entonces Costa Rica debería recibir, digamos, un 10 por ciento del interés asignado a Nicaragua y una representación correspondiente.

Un plan basado en la estructura del Tratado Zavala-Frelinghuysen con algunas pequeñas modificaciones creemos que proveería lo que satisfaría todos los

legítimos intereses de equidad, soberanía, dignidad y practicabilidad, además estaría libre de ataques y críticas, así como ofrecería la mejor oportunidad para una exitosa aventura comercial y el más eficiente servicio a todos los interesados.

## Plan de inversiones

Conforme este plan el Gobierno de los Estados Unidos ha de pagar por sólo el 50 por ciento del costo del canal en vez del 100 por ciento bajo el Tratado Zavala-Frelinghuysen; ha de tener el mismo número de Directores en la Junta Directiva que son tres; y ha de recibir un tercio de las ganancias netas. Además habrán accionistas de la iniciativa privada que representen un tercio de las acciones, que reciban un tercio de las ganancias netas, que tengan tres directivos en la Junta y que financien el 50 por ciento de la construcción del canal. Creemos que Nicaragua y cualquier otra nación Centroamericana estaría satisfecha con tal plan como el propuesto.

El proyecto de canal como empresa comercial se pagaría solo. Sería el doble de ancho que el Canal de Panamá y seis veces más ancho que sus esclusas; sería veinte pies más hondo que el de Panamá y siendo un canal a nivel del mar estaría libre de esclusas y del consiguiente gasto de mantenimiento de las mismas y de los lagos artificiales con sus diques vulnerables.

## Remuneración de gastos

Sería el doble de ancho que el Canal de Suez que es a nivel del mar y unos 24 pies más hondo. El Canal de Suez tiene unas entradas brutas de más o menos \$110.000,000 anuales. El de Panamá de unos \$90.000,000. Puesto que ni el Canal de Suez ni el de Panamá pueden dar paso a los grandes barcos tanques que ahora se usan y se están construyendo, ni a los gigantescos barcos de pasajeros trasatlánticos, ni a los portaviones del tipo "Forrestal", es obvio que sin tales restricciones, un canal a nivel a través del istmo de Nicaragua tendría tráfico de mayor tonelaje, lo que daría margen suficiente para la amortización de su costo de construcción.

No sería demasiado optimismo calcular que el proyectado canal a nivel a través de Nicaragua tendría unas entradas brutas de más de 100 millones de dólares anuales en su primera década y mucho más después.

## Avenida de Las Américas

Los reyes de la ciencia, de la ingeniería, de la industria, del comercio, de la milicia y de la política están en la lista de patrocinadores de esta idea. La ruta ha sido seleccionada desde hace más de cuatro siglos. Sería verdaderamente el "Camino Real" de América.