

REVISTA CONSERVADORA DEL PENSAMIENTO CENTROAMERICANO

SEPTIEMBRE, 1969

LA MUERTE DEL CANAL EL RENACIMIENTO DE LA CANALIZACION

NUESTRO DESTINO GEOGRAFICO
LA RUTA A TRAVES DE LA HISTORIA
UN NUEVO PROYECTO SOBRE EL RIO SAN JUAN

JOSE PASOS DIAZ

LA CANALIZACION DEL RIO SAN JUAN

SILVIO F. PELLAS

LA NICARAGUA STEAMSHIP AND NAVIGATION CO.

ORLANDO CUADRA DOWNING

EL PRIMER VAPOR EN EL GRAN LAGO

BARTOLOME MOSTAZA

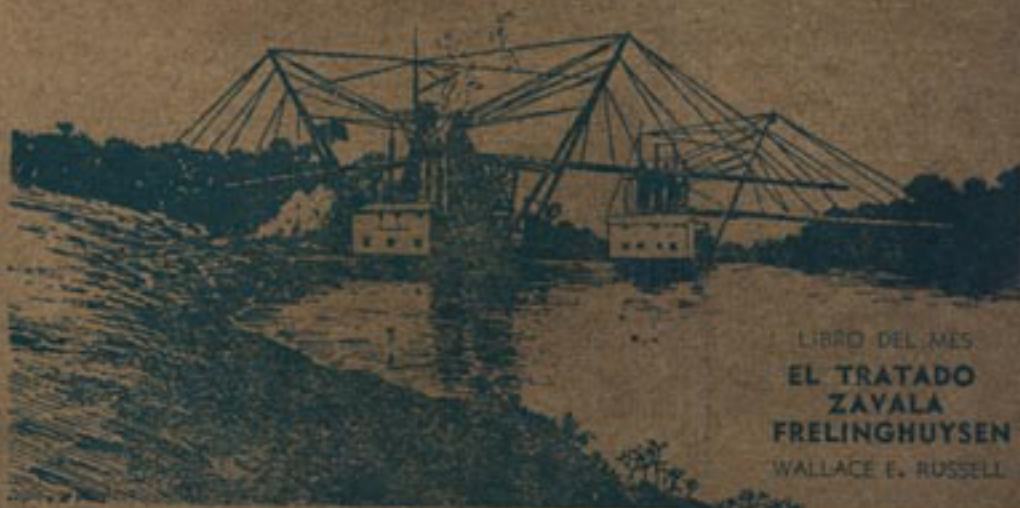
PIERDE IMPORTANCIA EL CANAL DE SUEZ

ERNESTO J. CASTILLERO

LOS PRIMEROS PASOS DE LOS ESTADOS UNIDOS

RICARDO JINESTA

EL CANAL DESPUES DE LA INDEPENDENCIA



LIBRO DEL MES
EL TRATADO
ZAYALA
FRELINGHUYSEN
WALLACE E. RUSSELL

108

NICARAGUA: 5 CORDOBAS

EXTRANJERO: 1.50 DOLAR

SEGUNDA EPOCA

SUMARIO

Página

- 1 El Canal y Nuestro Destino Geográfico
- 2 Un Nuevo Proyecto Sobre el Canal y la Iniciativa Privada
- 3 La Ruta de Nicaragua a través de la Historia
- 14 El Primer Vapor en el Gran Lago
- 16 La Nicaragua Steamship Navigation Co.
- 17 La Canalización del Río San Juan
- 25 Por qué está perdiendo importancia el Canal de Suez
- 26 Uno de los acontecimientos más importantes del Siglo XIX
- 28 Fernanda del Canal
- 33 Los Primeros Pasos de los Estados Unidos para conseguir la Concesión del Canal de Panamá.
- 37 Apuntes Históricos y Geográficos sobre el Canal de Nicaragua después de la Independencia

EL LIBRO DEL MES

EL TRATADO DE CANAL
ZAVALA · FRELINGHUYSEN

Wallace E. Russel

Traducción de Orlando Cuadra Downing

DIRECTOR

JOAQUIN ZAVALA URTECHO

ASESORES

ARTURO CRUZ
ECONOMICO

JORGE EDUARDO ARELLANO
LITERARIO

CARLOS MOLINA ARGUELLO
HISTORICO

FRANCISCO PEREZ ESTRADA
FOLKLORICO

COLABORADORES
DE ESTE NUMERO

Orlando Cuadra Downing

Silvio F. Pellas

José Pasos Díaz

Bartolomé Mostaza

Ernesto J. Castellero

Ricardo Jinesta

Wallace E. Russell

CREDITOS FOTOGRAFICOS

ARCHIVO DE

REVISTA CONSERVADORA

PROHIBIDA LA REPRODUCCION
TOTAL O PARCIAL SIN AUTORIZACION
DEL DIRECTOR

EDITADA

POR

PUBLICIDAD DE NICARAGUA

APTDO. 2108 — TEL. 2-5049

EN

LITO IMP. NOVEDADES

AZUCAR
SAN ANTONIO
REFINADA

RINDE MAS
PORQUE ENDULZA MAS



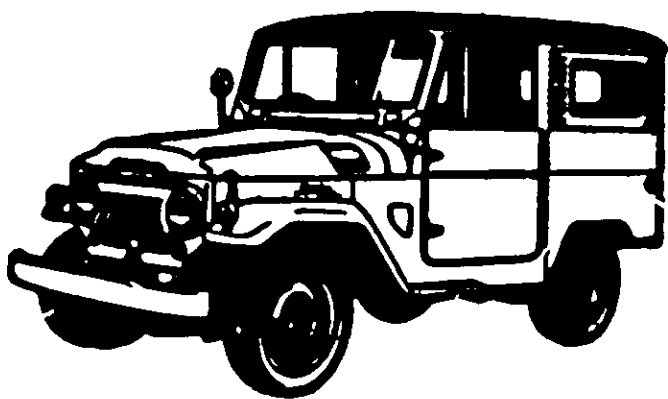
Publicidad de Nicaragua

*Todo
Anfitrión
en Centro América
siente orgullo
en servir*

Flor de Caña

*porque
es un licor
versátil
con el que
pueden prepararse
una gran variedad
de bebidas
deliciosas*





CAPOTA METALICA

MODELO ESPACIOSO

CAMBIO DE MARCHA

135 HP

COMODIDAD Y ECONOMIA

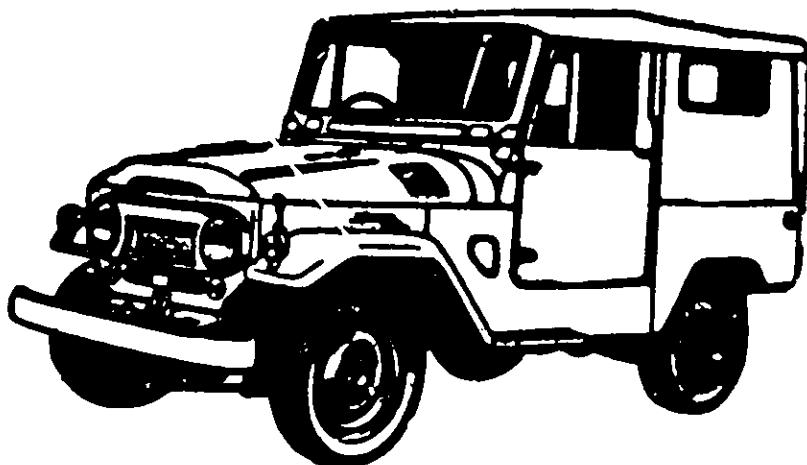
TOYOTA LAND CRUISER

CHASIS ROBUSTO

FACILIDAD DE CAMBIOS

135 HP

PARA CARGA Y PASAJEROS



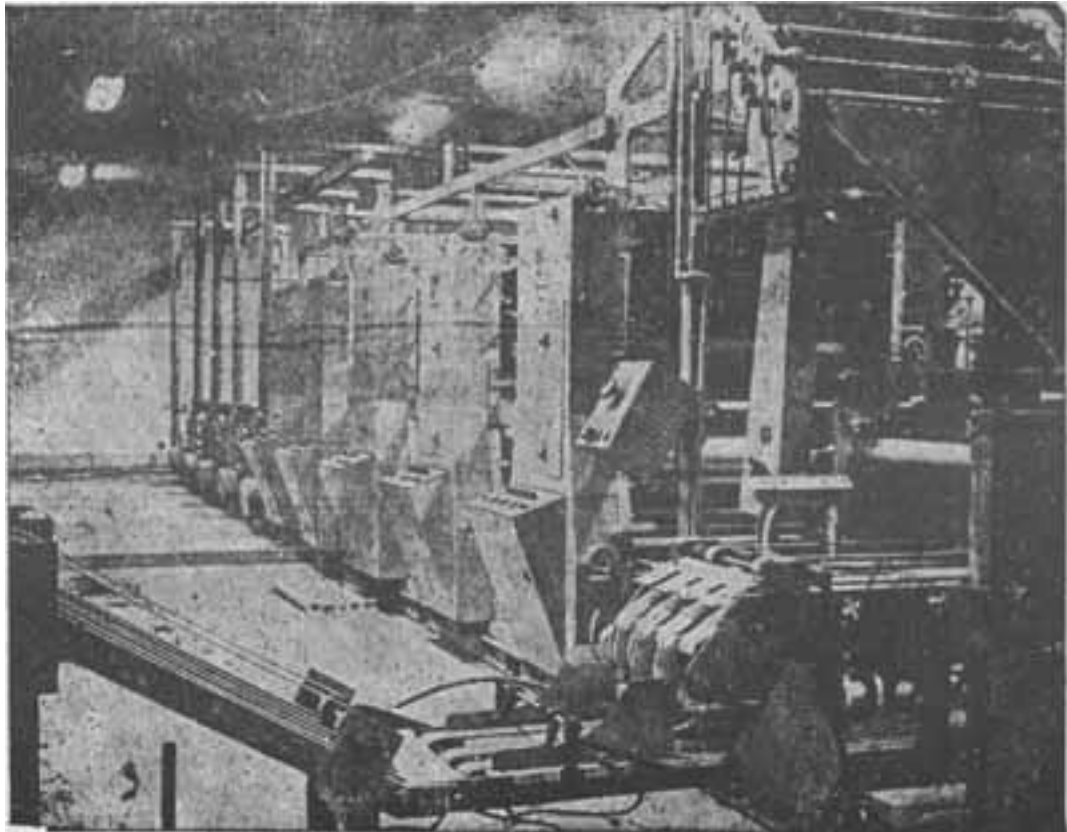
CAPOTA DE LONA

CASA PELLAS

LA REFINERIA NICARAGUENSE DEL AZUCAR, POR MEDIO DE UN PROCESO HIGIENICO Y MODERNO, DECOLORA LAS SOLUCIONES, REDUCE LA CENIZA QUE CONTIENE Y ELIMINANDO LA OPACIDAD DE SUS IMPUREZAS, HA LLEGADO A PRODUCIR EN NICARAGUA, EN ESCALA COMERCIAL, EL AZUCAR REFINADA SAN ANTONIO, UN AZUCAR TAN SUPERIOR COMO LA MAYOR DEL MUNDO, ORGULLO DE LA INDUSTRIA CENTROAMERICANA.

NICARAGUA SUGAR ESTATES LTDA.

*¿Es Usted
un moderno
anunciante?*



ENTONCES NECESITA DEL MODERNO
EQUIPO ROTATIVO

OFF-SET FAIR CHILD

COLOR KING

NITIDEZ Y ECONOMIA

CONSULTE A SU AGENTE PUBLICITARIO

O LLAME A

NOVEDADES

TEL. 2-57-37

APDO. 576



DATSUN

1300. 77 H P.

1600. 96 H P.

EL DATSUN 1300 y 1600 tienen:
cuatro puertas * llantas blancas *
copas de lujo * doble bocina * ra-
dio * lavador de parabrisas a cho-
rro * limpia parabrisas de dos ve-
locidades * tapón de gasolina con
llave * luces de retroceso * doble
faro delantero * tapicería de Vini-
lo * circulación de aire forzada *
etc. Aire Acondicionado Con
grandes facilidades de pago. So-
lamente en **DISTRIBUIDORA**
DATSUN, S. A., Km. 4½ Carretera
Norte, contiguo a Embotelladora
MILCA — Teléfono: 23251 24803
y 24872.

DIDATSA ofrece también ve-
hículos de carga de 1, 2 y 7 Ton.

DATSUN

CORRE CON EL OLOR A GASOLINA

**Conservadora
del Pensamiento Centroamericano**

SE LLAMA CONSERVADORA ÚNICAMENTE EN EL SENTIDO DE QUE NO ES ANTIRRELIGIOSA, NI ANTICAPITALISTA. VA EN MARCHA HACIA LA INTEGRACION DE CENTROAMERICA Y PANAMA, POR ENCIMA DE LAS DIVISIONES PARTIDISTAS.

EDITORIAL

El Canal y Nuestro Destino Geográfico

En estos días se ha decidido la muerte de nuestro destino geográfico. La última posibilidad que aún quedaba por construir un canal por Nicaragua, nuestro sueño durante más de cuatro siglos, se ha descartado definitivamente. Y hasta existe en el Departamento de Estado un clima favorable para una posible renuncia de los Estados Unidos al Tratado Chamorro-Bryan.

Se recibía la anterior noticia cuando surge otra que ha venido a despertar mucho interés: un grupo de empresarios extranjeros tiene el proyecto de dragar el río San Juan y construir un ducto a través del istmo de Rivas para transportar el petróleo de Alaska, el más barato del mundo, al océano Atlántico. El razonamiento económico de este plan, que convertiría en puertos marítimos nuestros embarcaderos lacustres, lo exponemos en las páginas siguientes.

Pero mayor trascendencia tiene para el país el anuncio oficial que hizo el Presidente de la República en su última conferencia de prensa: La canalización del Río San Juan que realizará el Gobierno de Nicaragua en 1970.

Nos ha parecido oportuno, por consiguiente, dedicar este número a los canales—cuya idea es ya obsoleta—, tanto al de Suez como al de Panamá y Nicaragua, a la canalización del río San Juan y a los vapores que surcaban el Gran Lago en el siglo pasado.

Asimismo, publicamos como Libro del Mes la obra del joven estudiante norteamericano Wallace E. Russell que presenta un exhaustivo estudio sobre el Tratado Zavala-Frelinghuysen, resultado de las diligentes y patrióticas negociaciones del entonces ex-Presidente de Nicaragua General Joaquín Zavala, y el Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, Frederick T. Frelinghuysen. Este tratado, gracias a la visión del General Zavala, contiene cláusulas que constituyen el embrión de principios que años más tarde habrían de ser incorporados a la política internacional latinoamericana de los Estados Unidos: por ejemplo el principio de la defensa continental por medio de una alianza defensiva y el principio de inversiones extranjeras y gubernamentales que incrementen y beneficien el comercio y los intereses de los Estados Unidos y los del área en que se desarrollan.

Sobre un escenario que se mueve de Nicaragua a Washington, con rápidas e interesantes escenas en San José, Costa Rica, la ciudad de Guatemala y el resto de Centro América, el drama del canal por Nicaragua y el Tratado Zavala-Frelinghuysen se va desenvolviendo con sus firmantes como principales autores y los Presidentes Arthur, de los Estados Unidos, y Cárdenas, de Nicaragua, representando paradójicamente papeles necesarios, aunque decisivos. Arthur tenía plena confianza en Frelinghuysen y de Cárdenas decía el Ministro Hall: "Nunca decide cuestión alguna sin consultar con él (Zavala)".

Esta ocasión, pues, es buena para recordar los esfuerzos de nuestros próceres por realizar el destino histórico y geográfico de nuestra Patria, dentro de un marco de visión del futuro como el que salta a la vista con el estudio sobre el tratado Frelinghuysen-Zavala.

UN NUEVO PROYECTO SOBRE EL RIO SAN JUAN Y LA INICIATIVA PRIVADA

Durante los últimos años, en materia económica, hemos considerado dentro del sistema capitalista que las soluciones monetarias y financieras radican en la posición de un Banco Central o Gobierno ante la Iniciativa Privada.

Todavía hoy, al considerar los males económicos contemporáneos, sufrimos la obsesión histórica de aquella palabra mágica: inflación. En los tiempos de Lord Maynard Keynes el mundo combatía los peligros de una depresión; hoy, ante la inflación, los gobiernos se deciden por soluciones fiscales. Lo paradójico está en que, debido al impresionante desarrollo industrial de la última década, ciertas materias primas han llegado a controlar fluctuaciones y ciclos económicos con más eficacia y dirección palpable que las políticas del fisco.

En 1961, cuando se obtenían los primeros resultados de la investigación sobre el sub-suelo de Alaska, las concesiones de explotación que se conseguían en ese entonces por US\$ 50.000.00 valdrán de acuerdo con los perites en la materia, cerca de US\$200.000.00. Esta dato numérico es clara muestra de las enormes reservas de petróleo que se han logrado localizar en la península de Alaska.

Los perites pronostican que estas reservas monopolizarán el mercado, pues las economías de escala de su explotación hacen el petróleo de Alaska más barato y cuantioso que el petróleo de Texas o Venezuela, por ejemplo.

La explotación de productos minerales ha experimentado por muchos años gran reducción por las dificultades y costos de transporte. A principios del mes de octubre de este año la Marcona Mining Co. presentó un sistema por el cual se puede convertir todo mineral de hierro a lodo mineral para luego regresar el mineral a consistencia sólida a base de una económica extracción del agua con un equipo relativamente simple y portátil. Este sistema reduce los costos de carga y descarga de mineral de hierro hasta un 90%.

VENTAJAS GEOGRAFICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO TERRESTRE DE NICARAGUA.

A través de la historia la existencia del río San Juan, que comunica al lago de Nicaragua con el Caribe, ha inspirado a intelectuales para la construcción de un canal interoceánico. Sin embargo, lo que en Nicaragua representaría la construcción de un canal a lo largo de un poco menos de 200 millas, en Panamá representa la construcción de un máximo de 50 millas. La ventaja, como se ve, es de Nicaragua, ya que los costos del dragaje resultan casi igual a los costos de excavación y está el hecho de que el Lago de Nicaragua representa lo que casi ambiciosamente pu-

diésemos describir como el puerto-bahía más conveniente de las Américas.

Además: los canales en vigencia son absolutos. El Canal de Sues permite el paso de 75.000 toneladas máximas, mientras que el de Panamá se limita a 56.000 toneladas. Los buques cisterna para carga de petróleo en construcción son naves de 225.000 toneladas y 37 pies de eslora. Nosotros, pues, arriesgaríamos decir que aún la idea misma del canal es absoluta.

El futuro está en la combinación trabajable de transporte marítimo-terrestre —land sea transportation. En nuestra opinión: el secreto está en el uso de ductos.

USO COMERCIAL DE LAS VENTAJAS GEOGRAFICAS DE NICARAGUA.

Con buques cisterna de 225.000 toneladas, el petróleo de Alaska busca la manera de atravesar el continente americano. Cruzar cortando la corteza de hielo arriba del Canadá, resultará demasiado caro pues los petroleros tendrían que ir equipados con rompe hielos, lo cual hace su costo de construcción prohibitivo y cruzar por el canal de Panamá es imposible por su tonelaje.

La solución que se considera es dragar el río San Juan hasta el Lago de Nicaragua para permitir el paso de lanchones de 10 pies de eslora o hasta 14.000 toneladas de peso y pasar ductos del océano Pacífico al Lago, enviando entonces petróleo de un buque cisterna a un ducto y del ducto a un lanchón que lo transporte al Caribe donde lo puede recoger otro buque cisterna. Este es un proyecto experimental.

El costo de ductos está entre US\$300.000 y US\$5.000.000 por milla, fluctuando con la configuración del terreno. Se considera la posibilidad de construcción de un ducto que corra de Guatemala a Costa Rica utilizando como puerto central a Nicaragua para el transporte de petróleo y minerales a Centroamérica y de Centroamérica al resto del mundo.

VENTAJAS PARA NICARAGUA.

De convertirse en realidad este proyecto, Nicaragua se encontraría recargada de responsabilidades. Tendría que constituirse en Zona Libre para materias primas en relación al Mercado Común Centroamericano y ser, en efecto, Banco de materias primas tanto para los países centroamericanos como para otros países.

Los ingresos fiscales al país en materia de pagos por derecho de puerto y tarifas serían obviamente incalculables, al igual que la demanda efectiva y líquida sobre la mano de obra nicaragüense.

La Ruta de Nicaragua a través de la Historia

Por cerca de cuatro siglos, desde el descubrimiento de América a nuestros días, nuestra historia con una secular insistencia, ha estado íntimamente asociada a la cuestión de la comunicación interoceánica.

SIGLO XVI

- 1501** Rodrigo de Bastidas, uno de los más grandes conquistadores españoles, fue el primero en ver las costas del Istmo centroamericano. Visitó el Golfo de Urabá y navegó las costas hacia el Oeste de El Retrete, o quizás Nombre de Dios, en el Istmo de Darién, de donde regresó a España.
- 1502** "En este mismo año, 1502", dice Galvano, "Cristóbal Colón realizó su cuarto viaje por orden de Don Fernando para buscar el estrecho que, según decían, dividía la tierra". Y Gomara, por su parte dice "Queriendo (Colón) buscar estrecho para pasar de la otra parte de la Equinoccial, como lo avía dado a entender a los reyes, fuese derecho al poniente hasta dar en el cabo de Higueras. Siguió la costa meridional y corrió hasta llegar al nombre de Dios. De donde volvió a Cuba".
El 12 de septiembre de 1502 Colón descubrió la Costa Atlántica de Nicaragua. Desde entonces comenzó la exploración en la búsqueda del canal por medio del cual esperaba llegar a las grandes riquezas de Cipango y Catay. No habiendo encontrado traza alguna del "estrecho dudoso", regresó a España en 1504, donde murió dos años después.
- 1506** Solís y Pinzón navegaron hacia el este a lo largo de la costa de Honduras con el objeto de descubrir el estrecho y dos años más tarde fueron de nuevo enviados por España para continuar la búsqueda.
- 1509** Alonso de Ojeda fue nombrado Gobernador de Nueva Granada (Colombia) para que continuara la búsqueda del estrecho.
- 1513** Vasco Núñez de Balboa descubre el Océano Pacífico. Al ser informada la Corona de tal descubrimiento se dan instrucciones para que navegantes y exploradores se empeñen en resolver el "secreto del estrecho", el escondido paso que unía necesariamente el Océano Atlántico con el recién descubierta Océano Pacífico.
- 1516** Al ascender al trono de España, Carlos V ordenó a todos sus gobernadores realizar cuidadosas exploraciones de todas las bahías y ríos de Tierra Firme con el objeto de encontrar el deseado pasaje.
- 1520** Hernán Cortés con el objeto de llevar a cabo el plan del Emperador, obtuvo de Montezuma un dibujo de las costas del Golfo de México y de las tierras al sur. Su lugarteniente Gonzale de Sandoval exploró aquellos lugares, aunque no encontró el estrecho.
- 1522** Gil González Dávila, bajo las órdenes de Pedrarias Dávila, Gobernador de Tierra Firme (Panamá), navega hacia el norte y descubre el Golfo que bautiza Fonseca. Allí baja a tierra, cruza hacia el sur el territorio y descubre el país y el lago que han de llevar el nombre de Nicaragua.
- 1523** Carlos V continúa interesado en la búsqueda del estrecho. Escribe a Cortés para que realice una cuidadosa exploración en buscar del paso que conecte las costas orientales y occidentales del Nuevo Mundo y que ha de acortar en dos tercios la ruta de Cádiz a Catay.

- 1524** Hernán Cortés contesta al Emperador que si el estrecho se encuentra, lo considerará el mayor servicio que pudiera hacerle pues le haría Señor de tantas tierras que bien podría considerarse el Amo del mundo. Francisco Hernández de Córdoba, lugarteniente de Pedrarias, funda las ciudades de Granada y León. La idea de una comunicación artificial por medio de un corte del istmo comenzó a perfilarse lo mismo que la búsqueda de algún lugar entre los dos océanos, donde pudiera hacerse.
- 1525** Martín de Estete, por orden de Pedrarias, explora el río San Juan pero se detiene ante la dificultad de los primeros raudales. Funda San Carlos, en la boca del río, con ánimo de establecer una ruta transístmica y, de acuerdo con el Cronista Herrera, proyecta un canal al lado de los raudales del San Juan y entre en la faja de tierra que separa el Lago de Nicaragua del Océano Pacífico.
- 1529** Diego Machuca de Suazo en compañía de Alonso Calero, explora el río San Juan con una fuerza de doscientos hombres. Cruza los raudales que llevan su nombre y llega hasta el Atlántico y de allí baja hasta Nombre de Dios (Panamá). Con esta hazaña queda establecida una ruta comercial entre la ciudad de Granada y España, Cuba y Sur América, un servicio que duró por más de dos siglos.
- 1530** Pedrarias Dávila se empeñó en establecer en Nicaragua la ruta del canal. A su muerte en este mismo año la ruta de Nicaragua quedó establecida como rival de la de Panamá y Tehuantepec. El historiador Gomara dice de estas tres rutas: "Sierras son pere manos hay: Dame quien lo quiera hacer, que hacer se puede. No falta ánimo que no faltara dinero. Y las Indias donde se ha de hacer, lo da. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un Rey de Castilla poco es lo imposible".
- 1534** Pascual de Andagoya, Gobernador de Tierra Firme, llevó a efecto un estudio con el objeto de investigar la ruta más práctica para la unión de los dos mares. En su informe le decía al Rey: "Ningún Príncipe sobre la tierra es capaz, por poderoso que sea, de juntar ambos mares... ni de soportar los gastos que tal empresa requiere".
- 1536** Decreto de la Reina con respecto al Lago y el río que fluye hacia el Atlántico.
- 1539** Rodrigo de Contreras, Gobernador de Nicaragua, organiza una expedición colonizadora del río San Juan, a la que se opone violentamente fray Bartolomé de las Casas. Después de unos meses de lucha entre el Frailé y el Gobernador la expedición se realiza.
- 1544** Vecinos de Granada piden al Rey que el río San Juan sea dragado. Pedíanle negros esclavos, dinero y autorización para abrir el camino por tierra y acondicionar los raudales del Desaguadero.
- 1552** Francisco López de Gomara se dirige al Rey diciendo: "El viaje de España a las Molucas por el Estrecho de Magallanes es tan largo y dificultoso que hablando de ello muchas veces con gentes informadas de las Indias y con otros que han estudiado la historia y tienen mentes investigadoras, hemos oído de un buen paso, aunque costoso, que no sólo sería ventajoso sino motivo de gloria para su creador. Este paso que ha de ser construído está... por el desaguadero del Lago de Nicaragua, al que suben y bajan grandes embarcaciones y el Lago no está más que unas tres o cuatro leguas del Mar Sur".
- 1555** Ruy López de Valdenebro sometió al Consejo de Indias un proyecto para eliminar los raudales del Río San Juan y hacerlo navegable en todas las épocas del año. El Consejo envió el proyecto a la Casa de Contratación de Sevilla, mas no se hizo esfuerzo alguno para llevarlo a cabo. El Emperador Carlos V abdica y con ello se acerca el abandono de la idea primitiva del canal interoceánico.
- 1567** Juan Bautista Antonelli, ingeniero italiano al servicio de Felipe II, es enviado a estudiar la ruta de Nicaragua. Informa que las dificultades de la empresa son muy grandes. Este informe y el temor del Rey por el creciente poderío marítimo de Inglaterra unido a la creencia que la unión de los dos océanos era contrario a la voluntad Divina le hizo cambiar de opinión sobre la construcción del canal.
- 1570** Los Caribes y los Sambos de la Costa de los Mosquitos, aliados de los piratas, ayudan a éstos en la búsqueda de una ruta fácil al otro océano y en sus actividades piráticas de toda la región.
- 1574** Juan López de Velasco escribe de Granada lo siguiente: "...Está situada en un llano en las riberas de un gran lago que tiene más de 100 leguas de longitud y más de 35 de anchura, con abundancia de peces de toda clase y de una especie de xávalos muy grandes. Este lago desagua en el Mar del Norte, a 30 leguas de distancia, y por medio de él y de su desaguadero toda la provincia de Nicaragua se provee de artículos de España que llegan a Nombre de Dios y de allí vienen en fragatas que son construídas en el Lago, aunque la navegación de Granada al Mar del Norte no es muy segura".

1579 Sir Francis Drake invade el Pacífico e interfiere tanto con la ruta de Panamá que la de Nicaragua adquiere mayor importancia.

1590 José de Acosta, jesuita, publica su Historia Natural y Moral de las Indias en el que trata de las objeciones hidrodinámicas y religiosas del canal interoceánico, diciendo: "... Algunos han propuesto cortar este pasaje... Otros se han opuesto a la idea porque inundaría la tierra, pues creen que un mar es más bajo que el otro, tal como en tiempos antiguos fue necesario abandonar el intento de conectar el Mar Rojo y el Nilo por la misma razón en los días del Rey Sesostris y más tarde bajo el Imperio Otomano. Por mi parte sostengo que tal empresa es imposible aun cuando aquel obstáculo, acerca del cual no estoy cierto, pudiera ser superado, pues estoy convencido que ningún poder humano podría demoler la sólida e impenetrable serranía que Dios ha colocado entre los dos mares para resistir los embates de ambos. Y aun cuando los hombres lo encontraran factible creo que sería un motivo de temer el castigo divino si se atrevieran a alterar la forma que el Creador, con suprema sabiduría y previsión, ha diseñado la estructura de este universo".

Los historiadores están acordes que esta obra del Padre Acosta influyó en el ánimo de Felipe II para que decretara la prohibición de la construcción del canal y aun la discusión del asunto bajo pena de muerte.

Con esto terminó todo intento de canalización en el siglo XVI.

1600 Samuel Champlain en su "Narración de un viaje a las Indias Occidentales y México en los años de 1599-1602" dice: "... Uno puede juzgar que, si las cuatro leguas de tierra... de Panamá al Chagres se cortaran... se podría acortar la ruta en más de mil quinientas millas, y toda la América se convertiría en dos islas".

SIGLO XVII

1616 Diego Fernández de Velasco, Gobernador de Castilla del Oro, recibe instrucciones de Felipe III para que explore la región en busca de un sitio más favorable para establecer la comunicación interoceánica. El acarreo de las mercaderías a lomo de mulas a través del Istmo de Panamá era tan pesado y costoso y los puertos, especialmente al lado del Atlántico, tan pequeños e insalubres que el Rey pedía sugerencias de lugares más convenientes y saludables.

1620 Diego de Mercado, de origen flamenco pero por muchos años residente de Guatemala, sometió un informe al Rey exponiendo con entusiasmo las ventajas de la ruta de Nicaragua, diciendo: "Llamo la atención de Su Majestad hacia dos puertos, uno en el Mar del Norte y otro en el Mar del Sur, ambos llamados San Juan... El puerto de San Juan en el Mar del Norte es muy seguro y amplio... tiene gran profundidad, buena entrada y salida, sin barra de arena y está bien protegido de los vientos del norte..."

"La ciudad de Granada tiene diez o doce embarcaciones para el comercio con Portobello y Cartagena, en las que se llevan aves, maíz, brea y otras mercaderías... y traen a Granada vinos, telas y otros artículos de España; y actualmente estos barcos suben y bajan el río con grandes esfuerzos y dificultades". Y continúa Mercado, basado en los errores de la época: "De un punto del lago al puerto de Papagayo (en la actual Bahía de Salinas) la distancia es de cinco leguas, cuatro de las cuales pasan por una profunda hondonada de cuya extremidad al Papagayo hay apenas una legua corta de roca que actúa como una especie de barrera. Y cortando esta legua y dragando la hondonada, se pueden unir los mares del Norte y del Sur... y la superficie del lago subirá porque el Mar del Sur es cinco o seis codos... más alto que el Lago... e iguales condiciones existen en las cuatro leguas entre el Lago y San Juan del Sur, una tierra llana y seca, fácil de cortar..."

1630 Inglaterra, en un plan premeditado de ocupar las tierras por las que puede establecerse la comunicación interoceánica, ocupa islas y posiciones estratégicas de la Costa de los Mosquitos en Nicaragua, y la costa oriental de Guatemala (Belice).

1639 Los ingleses publican un "Practical Memorandum of the Indies" en el que sostienen la posibilidad de una comunicación interoceánica en Nicaragua.

1640 Piratas Franceses y Daneses realizan las primeras incursiones en el Lago de Nicaragua las que dan por resultado el despertar del interés de sus naciones respectivas por la ruta del canal, y el estorbar la libre navegación establecida.

1648 Tres grupos de raudales, efectos de terremotos, hacen su aparición en el Río San Juan y la navegación que se hacía en fragatas de 80 y 120 toneladas entre Granada y Nombre de Dios y Cádiz, fue grandemente perjudicada.

1655 Esfuerzos sistemáticos de los Ingleses, establecidos en Jamaica, para controlar el comercio de tránsito hecho a través de Nicaragua. Negociaron tratados con los principales jefes indígenas de la Costa Atlántica, desde el Cabo de Gracias a Dios hasta Bocas del Toro (Panamá), y Bluefields se convirtió en centro de operaciones piráticas protegidas por aquellos.

1665 Edward David con un grupo de piratas subió el río San Juan en canoas, asaltó el Fuerte San Carlos que resguardaba la entrada al Lago y llegó hasta León, saqueando e incendiando la ciudad. Esta expedición reveló a Inglaterra el valor del Lago en la comunicación interoceánica y fue el comienzo de una serie de intentos para capturarlo y controlarlo. Se dice que el jefe de esta expedición declaró que valoraba el tesoro obtenido en Granada en un barril de vino en comparación con el conocimiento que tuvo de los lagos y del país entre los dos océanos y que se proponía volver y ocupar la isla de Ometepe, abrir la comunicación entre el Mar del Norte y del Sur y controlarla desde allí.

En este mismo año el Dominicó inglés, Thomas Gage, que había pasado por México y Centro América en su viaje a las Filipinas, y vio el floreciente comercio marítimo de Granada, publica su libro: "The Spanish American, a new survey of the West Indies" en el que dijo: "Llegamos al Realejo que encontré ser un lugar débil e indefenso en el Mar del Sur. De allí a Granada no observé sino la llanura y placidez del camino, y con la abundancia de frutas y la fertilidad del suelo hacen de Nicaragua el Paraíso de América". El día en que Gage estuvo en Granada dice que entraron a la ciudad seis recuas (cosa de 300 mulas) de sólo El Salvador y Comayagua, cargadas de añil, cochinilla y cueros, y dos días después entraron tres recuas de Guatemala, con cargas de plata, azúcar y añil.

1667 La navegación del río San Juan se hace más difícil y peligrosa pues como medio de defensa las autoridades militares arrojaron grandes piedras en los raudales del río, continúa la construcción del Castillo de la Inmaculada y restablecieron el Fuerte de San Carlos.

Otra excursión pirática, esta vez al mando de Henry Morgan, gobernador de Jamaica, penetró al Lago de Nicaragua habiendo sido rechazado con éxito.

El Ingeniero español Fernando de Escobedo fue encargado de la fortificación del río, en el que por esta época llegaron a establecerse hasta doce fortificaciones, que son: 1) el Fuerte de San Carlos a la salida del Lago; 2) en la boca del río Závalos; 3) a corta distancia del río Pocosol; 4) el Castillo de La Inmaculada Concepción; 5) en la Isla Bartola; 6) en la ribera abajo de los Raudales de los Valos, llamada "El Diamante"; 7) en los Raudales de Machuca; 8) en una isla en la boca del río San Carlos; 9) en la boca del río San Francisco; 10) en la boca del río Sarapiquí; 11) en un punto frente a la Isla Concepción; y 12) en el puerto de San Juan del Norte.

1670 Morgan ataca de nuevo y llega hasta saquear a Granada. En este mismo año se concluye un Tratado entre Inglaterra y España en el que se incluye una cláusula por la que se le reconoce al Rey de Inglaterra el derecho de proteger para siempre "cualquier parte de América" que estuviese en posesión de sus súbditos. Aunque esto era solamente para proteger a los cortadores de maderas, fue mal interpretado por Inglaterra para abusar de su sentido.

1675 Se terminaron los trabajos de la construcción del Castillo. Hubo en Granada gran alegría por la terminación del nuevo Fuerte expresada en una festividad religiosa en la que hubo sermón haciendo resaltar esto como un gran acontecimiento. El sermón fue impreso en Guatemala bajo el siguiente título: "Por haberse acabado este presente año de 1675, en el río de San Juan, la fábrica del Castillo con título de Nuestra Señora de la Concepción, a diligencia y cuidado del Gobernador de las Armas y de lo Político, Teniente de Capitán General, Don Pablo de Loyola".

1680 William Paterson, de Escocia, concibe la idea de establecer una colonia en Darién (Panamá) con el objeto, decía, "de asegurar para la Gran Bretaña las llaves del universo, que permitan a sus poseedores dar leyes a ambos océanos y llegar a ser los árbitros del comercio mundial".

A pesar de su fracaso como colonizador, Paterson logró mantener viva la atención hacia la ruta de Nicaragua, aunque era la de Panamá en la que había puesto todas sus esperanzas. Como resultado de un estudio que él hizo personalmente escribió que consideraba la practicabilidad del canal, que estimaba que su comercio sería de unos \$ 150,000,000 anuales, que el viaje a la China sería reducido a la mitad y que, por lo tanto, el consumo europeo de productos asiáticos sería duplicado.

1683 El Maestro de Campo, don Lorenzo González Calderón reclutó mil hombres en los pueblos de Quezalguaque, Posoltega y Chichigalpa y armó un ejército que él solo mantenía para impedir que el pirata Charpe desembarcara en El Realejo. Seis meses mantuvo Don Lorenze en pie de guerra a tanta gente. Su capital se terminó pero salvó a la Provincia de Nicaragua de un peligro inminente.

SIGLO XVIII

- 1707** Los Sambos y los Miskitos de la Costa Atlántica son incitados por los Ingleses a atacar el Castillo en el río San Juan, como plan de una sistemática estrategia para debilitar las defensas del río.
- 1735** Charles Maire de la Condamine, astrónomo francés, es enviado por su gobierno en una expedición científica al Ecuador. Le acompaña en el viaje el científico español don Antonio de Ulloa, con quien cruza las regiones ístmicas. A su regreso a Francia se dirige a la Academia de Ciencias sugiriendo la ruta de Nicaragua como la más práctica de realizarse.
- 1740** Trelawney, Gobernador de Jamaica, recomendó un plan para una insurrección de las colonias de España. Este plan fue llevado a cabo por el Capitán Robert Hodgson, quien entró en negociaciones con el Rey Mosco para que éste cediera a favor de Inglaterra los derechos de soberanía sobre la Costa de los Mosquitos.
- 1750** España negó el reconocimiento de la soberanía de Inglaterra sobre la Costa Atlántica de Nicaragua que amenazó con expulsar a los ingleses, quienes se habían tornado en protectores del Reino de la Mosquitia con el único objeto de estar en posesión de la entrada a la ruta del canal por Nicaragua.
- 1770** Inglaterra se encuentra firmemente establecida en el término Atlántico de la ruta del canal.
- 1779** Carlos III, Rey de España, no satisfecho con el informe rendido por los Ingenieros Agustín Cramer y Miguel del Corral sobre el Istmo de Tehuantepec, ordenó una investigación de la ruta de Nicaragua. Este estudio fue realizado por don Manuel Galisteo.
- En este mismo año España comenzó a ayudar a las Colonias Inglesas de Norteamérica en su guerra de Independencia, en un esfuerzo para debilitar a Inglaterra. En represalia, los ingleses con la aprobación de George Germain (Lord Sackville), Secretario de Estado de la Corona para asuntos americanos, organizaron una expedición para obtener el control del Lago de Nicaragua, ocupar Granada y León y dividir el Imperio colonial de España. El Gobernador Dalling, de Jamaica, en su plan de operaciones, dice: "Con el objeto de facilitar la gran tarea de mi gobierno y para llevar a cabo aquello que se me ha encargado, es mi intención apoderarme del Lago de Nicaragua, en nuestro primer empuje de conquista, ya que aquel puede considerarse ahora como un Gibraltar interno de Hispano América, puesto que domina la única ruta marítima entre el lago y el Mar del Norte, su posesión es de mayor importancia para asegurar el éxito de nuestras tropas en su paso hacia el Mar del Sur, y con ello la América Española será partida en dos".
- 1780** Horacio Nelson fue encargado de llevar a cabo el plan del Gobernador Dalling. La expedición bajo su mando con la ayuda de los indios Mosquitos subió el río San Juan. Las tropas españolas acantonadas en la Isla Bartola les presentaron resistencia, más fueron dominadas por la superioridad en número de los atacantes. Avanzando, los ingleses llegaron hasta atacar el Castillo de la Inmaculada (Castillo Viejo) el que al fin tomaron después de cruenta lucha en la que se dice que Nelson perdió un ojo. La famosa expedición terminó en fracaso.
- 1783** El Tratado de Paz entre Gran Bretaña y España, en su artículo 6 proveía la evacuación Inglesa del Continente Español con excepción de los cortadores de madera de Belice. Los ingleses quisieron evadirse de la evacuación de la Costa de la Mosquitia dándole a la expresión Continente Español un sentido distinto al de Continente Americano que realmente tenía.
- 1786** El Tratado de Londres entre Inglaterra y España permite a la primera la retención de Belice bajo la soberanía española y la evacuación de la Costa de Mosquitos. Mas los ingleses lograron mantener su influencia con los nativos por medio de sus comerciantes y cortadores de maderas.
- 1788** Louis-Hector de Segur, Conde francés, propuso a Floridablanca, Ministro de Carlos IV de España, la construcción de un canal a través de Nicaragua usando los lagos de Granada y Managua. En su propuesta decía el Conde de Segur: "Si el Rey no desea cargar con el costo. . . y si él permitiera a extranjeros el hacerlo, tenemos confianza en que podríamos organizar una compañía para que financie esta empresa".
- 1791** Jean Benjamín de Laborde también recomendaba un plan similar al del Conde de Segur. Explicaba la unión de los dos lagos por medio de la canalización del río Tipitapa. Decía de Laborde con entusiasmo: "Si este proyecto se realizara, cuánto tiempo se economizaría, cuántas desgracias se evitarían, cuántos hombres se salvarían del peligro y de la muerte, e al menos de las horribles enfermedades, y cuántos beneficios se acarrearían al comercio".
- Martín de la Bastide, otro francés, presentó un plan de canalización del Istmo de Rivas. Daba

sugestiones específicas sobre la organización, financiamiento y privilegios de la compañía que había de realizar su proyecto. Fue el primero en señalar que la nueva nación de los Estados Unidos de América se despertaría a la realidad de la futura riqueza de estas tierras y sus posibilidades de desarrollo.

1797 Francisco de Miranda, José del Pozo y Sucre y Manuel José de Salas, representantes de una junta revolucionaria Hispanoamericana, solicitaron del Primer Ministro Inglés, William Pitt, ayuda para su lucha por la Independencia de Sur América, a cambio de ciertos privilegios, incluyendo derechos especiales de tránsito en los proyectos de canal por Panamá y Nicaragua. Los Estados Unidos fueron invitados a participar si su gobierno se decidía a cooperar. Ni la Gran Bretaña ni los Estados Unidos demostraron interés en esas propuestas.

1799 Alejandro de Humboldt obtuvo permiso del Rey don Carlos IV para llevar a cabo sus investigaciones científicas en América. El sabio alemán estudió las rutas canaleras y señaló la ventaja que presentaba la de Nicaragua por su abundancia de agua para suplir las necesidades del canal. "Parece probable que Nicaragua sea la escogida para tan gran empresa" dijo Humboldt.

SIGLO XIX

1814 Las Cortes de Cádiz aprueban un decreto para la construcción de un Canal por Nicaragua, para la fortificación de San Juan del Norte y la formación de una compañía que comience los trabajos. Este fue el último débil intento de España sobre el particular.

1821 Año de la Independencia de España. Marca el principio de negociaciones sobre la ruta interoceánica.

1823 Manuel Antonio de la Cerda presenta a la Asamblea Constituyente en Guatemala un proyecto para la construcción del Canal por Nicaragua. Mas la Asamblea está muy ocupada en la organización del gobierno para tratar sobre el asunto.

1824 Barclay, Herring, Richardson & Company de Londres presentó una propuesta que fue recibida con similar indiferencia que la del año anterior.

El Coronel Charles Bourke y Matthew Llanos como representantes de un grupo de capitalistas norteamericanos sometieron un proyecto que fue recibido con alguna simpatía por las autoridades Centroamericanas, pero no se llegó a una finalidad práctica.

1825 Antonio José de Cañas, Ministro de Centroamérica en Washington, sugirió al Secretario de Estado John Quincy Adams la construcción de un canal por Nicaragua con los esfuerzos combinados de los Estados Unidos y la República de Centro América. La confusión incidental al cambio de administración y la inauguración del Secretario de Estado como Presidente retardó un poco la respuesta a las sugerencias de Cañas. El nuevo Secretario de Estado, Henry Clay, se mostró interesado pero cauto. "Un paso en falso", dijo, "puede acarrear graves consecuencias". Clay instruyó al Coronel John Williams, el recién nombrado Encargado de Negocios en Centro América, "para que se cerciorara si se habían hecho estudios de la ruta propuesta y si se podía tener confianza en la acuciosidad de los mismos. . . Esto no tiene la intención de inspirar esperanzas de que los Estados Unidos contribuirán, pecuniariamente o de otra manera al trabajo, porque no se sabe cómo el Congreso opinará sobre el particular".

1826 Francisco Gómez de Argüello, Ministro de Relaciones Exteriores de Centro América firmó un contrato con Charles de Beneski, agente confidencial de Aaron Palmer, comerciante de New York, que encabezaba un grupo de inversionistas norteamericanos que se habían entusiasmado con los informes de Williams, el Encargado de Negocios. Palmer traspasó su concesión a la Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company, entre cuyos Directores estaban el Gobernador De Witt Clinton, de New York, Stephen Van Rensselaer y Edward Livingston. Esta compañía no hizo nuevos estudios y su única fuente de información con respecto a la ruta del canal era el informe de Galisteo de 1781. Sobre estos dudosos fundamentos Palmer basó su estimación del costo del canal en \$ 5,000,000. No pudiendo conseguir esa suma en los Estados Unidos, Palmer fue a Londres donde no pudo tampoco interesar a los capitalistas ingleses y la concesión prescribió.

1829 El General Verveer, representante del Rey de los Países Bajos, llegó a Guatemala en medio de disensiones internas, pero tan pronto fue restablecida la calma concluyó dos tratados con Centro América. El primero, de Abril de 1830, allanó el camino para un empréstito holandés de \$ 3,000,000; el segundo, de Septiembre del mismo año, preveía la construcción de un canal por Nicaragua por una Compañía Holandesa. Livingston, nuevo Secretario de Estado del Presidente Andrew Jackson, informado de lo anterior, escribió a Jeffers, Enviado de los Estados Unidos a Centro América, que "procurara para los

ciudadanos de los Estados Unidos o para el Gobierno mismo si el Congreso lo consideraba constitucional y conveniente el derecho de suscribir acciones al capital de la Compañía Holandesa". Pero en el verano de 1830 Bélgica se independizó de Holanda y el Rey de los Países Bajos abandonó el plan canalero.

- 1831** La Gran Colombia se divide en tres partes, Venezuela, Ecuador, y Nueva Granada (Colombia). Esta última incluía el territorio de Panamá. En su disputa de límites con Costa Rica, Nueva Granada reclama para sí toda la Costa Atlántica hasta el Cabo de Gracias a Dios, lo que naturalmente incluía el término oriental de la propuesta ruta del Canal por Nicaragua. Tratados posteriores aclararon estas pretensiones de Colombia.
- 1835** Charles Biddle fue enviado con instrucciones del Presidente Jackson para examinar las rutas de Nicaragua y Panamá y negociar una concesión. Biddle no siguió al pie de la letra sus instrucciones y en vez de venir a Centro América se fue directamente a Colombia y entró en tratos con el Presidente de Colombia, Francisco de Paula Santander, pero sus actividades fueron repudiadas por su Gobierno.
- 1837** Francisco Morazán, Presidente de Centro América, comisionó a John Baily, oficial retirado de la Marina inglesa por muchos años residente de Nicaragua, para que estudiara la ruta del canal. Baily, después de concienzudo estudio informó que el río San Juan podría hacerse navegable, aunque exigiría muchas mejoras. Aconsejó poner un dique al río Colorado y desviar sus aguas hacia la parte norte del delta que forma, lo que abriría un canal natural en su desembocadura en el Atlántico. Los acontecimientos políticos previos a la ruptura del pacto federal, impidió la realización de sus planes.
- 1838** Aaron Clark, Alcalde de New York, pidió al Congreso de los Estados Unidos patrocinara un canal interoceánico.
- 1839** Charles Fenton Mercer, Senador por Virginia, a quien como Presidente del Comité de Caminos y Canales, fue enviada la petición de Clark, informó la posibilidad de abrir un canal en Panamá o en Nicaragua y pedía al Presidente Van Buren, abriera negociaciones con los gobiernos respectivos para asegurar tal construcción.
- 1840** John Lloyd Stephens fue enviado por el Presidente Van Buren a Centro América, donde encontró la situación política muy inestable para permitir la negociación de tratados. Stephens llegó a Nicaragua y después de una conferencia con Baily en Granada estimó el costo del canal en unos 20 ó 25 millones de dólares.
- 1841** Pierre Rouchaud fue autorizado por Nicaragua y Honduras a organizar una compañía francesa para la construcción del Canal. Otro contrato similar fue concedido al Prelado Monseñor Jorge Viteri y Ungo, Obispo de Nicaragua. Y George Holdship, representante de un consorcio de comerciantes de New York y New Orleans, fue autorizado a abrir un canal, establecer un banco y colonizar el país en gran escala. Ninguno de estos grandiosos proyectos llegó a materializarse.
- 1842** Napoleón III, entonces prisionero en el Castillo de Ham en Francia, recibió la invitación de varias personas influyentes de Centro América para que, conseguida su liberación, se trasladara a América donde sería recibido con entusiasmo.
- 1844** Francisco Castellón, Ministro de Nicaragua en Francia, visitó al ilustre prisionero Louis Napoleón en Ham y trató de persuadirlo a que obtuviera su libertad, emigrara a Nicaragua y encabezara una compañía constructora del canal. El futuro menarca escribió un folleto titulado: "Le Canal de Nicaragua" en el que exponía el grandioso plan de un inmenso canal que haría de León la Constantinopla del Nueve Munde.
- 1847** Sir Charles Grey, Gobernador de Jamaica, por orden de su gobierno envió una expedición al mando del Capitán Lock, a ocupar San Juan del Norte, el río San Juan y los fuertes en el mismo en el Atlántico y la Isla del Tigre en el Golfo de Fonseca en el Pacífico, reclamando para Inglaterra el control de la propuesta vía interoceánica. El Capitán Granville Lock bombardeó San Juan del Norte e izando la bandera inglesa sobre sus ruinas lo nombró Greytown en honor del gobernador.
- 1848** Andreas Oersted, naturalista danés, hizo un examen ligero del Istmo de Rivas. De la boca del río Sapoá hasta la bahía de Salinas fue la línea que él siguió para su estudio, sin embargo, sus investigaciones estuvieron plagadas de errores, ya que su buena voluntad no estaba suplida por conocimientos de ingeniería, ni instrumentos apropiados. Influenciado por el informe de Oersted, Costa Rica, que pretendía derechos sobre ese territorio, concedió un contrato a una compañía inglesa para la construc-

ción de un canal siguiendo la línea trazada por Oersted, pero nada se hizo para llevar a cabo el proyecto.

"El Tratado de las Cien Islas" fue firmado por Nicaragua e Inglaterra, bajo la presión de la fuerza inglesa, en la Isla de Cuba en el Gran Lago. Por ese Tratado Nicaragua se comprometía a no molestar a los indios mosquitos, ni a interferir en la ocupación de San Juan del Norte por los ingleses.

1849

Cornelius Vanderbilt y otros asociados organizaron la "American Atlantic and Pacific Ship Canal Company". Esta compañía absorbía la "Transit Company of Nicaragua" que se había establecido ese mismo año con una concesión de tránsito sobre el río San Juan y el Istmo de Rivas para el transporte de pasajeros a California y New York.

Ephraim G. Squier, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, llega a Nicaragua reponiendo a Elijah Hise, quien el 31 de Mayo de este mismo año había firmado —sin autorización de su gobierno la Convención Selva-Hise, por la que los Estados Unidos se comprometían a garantizar la integridad del territorio nacional de Nicaragua. Tanto Nicaragua como los Estados Unidos repudiaron posteriormente la Convención Selva-Hise. Squier se interesa en impedir que los ingleses sigan presionando a Nicaragua e informa al Secretario de Estado, John M. Clayton, de los abusos y pretensiones de aquellos.

1850

Orville W. Childs, Coronel del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos inicia el primer estudio verdaderamente científico y completo de la ruta de Nicaragua y la que ha servido de base a subsiguientes investigaciones. Después de considerar diversas rutas Childs recomendó una línea que seguía el río San Juan al Lago de Nicaragua, luego del lago por el río Las Lajas y el río Grande a Brito en el Pacífico.

John M. Clayton, de parte de los Estados Unidos, y Henry Lytton Bulwer, de parte de Su Majestad Británica, firman el Tratado que lleva sus nombres, con el objeto de facilitar y proteger la construcción de un canal interoceánico por Nicaragua.

Estados Unidos y Gran Bretaña en el Tratado, llamado Clayton-Bulwer, sin tomar en cuenta a Nicaragua, pactaron sobre el Canal en esta forma:

"Que ni uno ni otro obtendrá o mantendrá jamás para sí ninguna autoridad exclusiva (exclusive control) sobre dicho canal navegable, conviniendo en que ni uno ni otro exigirá o mantendrá fortificaciones que lo dominen o en su vecindad, ni ocupará, fortificará, colonizará, asumirá o ejercerá ningún dominio sobre Nicaragua . . . ; ni uno ni otro se aprovechará de ninguna protección que uno u otro dé o pueda dar, o de mantener con ningún Estado e pueblo, con el objeto de erigir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar Nicaragua . . . , o de asumir o ejercer dominio . . ." (Art. 1º)

1851

Cornelius Vanderbilt actuando conforme la concesión obtenida por Squier en 1849 establece el tráfico de vapores en el río San Juan.

1853

Bedford Pim, propone un ferrocarril desde Punta Mico en el Atlántico a San Miguelite en el Lago de Nicaragua, cuyas ganancias deberían de invertirse en la extensión del mismo ferrocarril hasta la costa del Pacífico. Las agitaciones políticas locales de ese año y los subsiguientes impidieron la realización de éste y todos los planes.

1854

Fruto Chamorro, primer Presidente de la República de Nicaragua, por medio de su Ministro de Relaciones Exteriores, Mateo Mayorga, reconoce la concesión hecha a la Compañía del Tránsito. En este mismo año comienza la revolución democrática que habría de culminar en la tragedia de la Guerra Nacional en contra de los filibusteros.

1855

William Walker, desembarca en el Realejo con 55 filibusteros en conformidad a un contrato de colonización firmado por Francisco Castellón y Byron Cole. Comienza la guerra que tanta sangre habría de costar a Nicaragua. La ruta del tránsito es la línea vital de los invasores.

1856

La Compañía Accesoría del Tránsito pierde su concesión por revocación de la misma por parte de Nicaragua. Los fondos y servicios de esta compañía le servían a Walker en sus depredaciones.

1857

William Walker es derrotado y la Guerra Nacional llega a su fin. En este mismo año se firma la Convención Cass-Irisarri.

1858

Félix Belly, un aventurero francés, logra influenciar a Nicaragua para que le conceda todos los privilegios de que gozaba la Compañía Accesoría del Tránsito para la construcción del canal, y el hecho de mantener dos barcos de guerra franceses en el Lago de Nicaragua. Los Estados Unidos, por medio de su Ministro, Mirabeau B. Lamar, protestó por tales arreglos. En este mismo año se firma el Tratado Jerez-Cañas entre Nicaragua y Costa Rica, por el que se le reconoció a Nicaragua soberanía sobre la ribera sur del río San Juan arriba del Castillo Viejo y sobre la costa sur del Lago de Nicaragua.

- 1859** Charles Lennox Wyke, Encargado de Negocios británico en Centro América, comienza negociaciones con Guatemala, Honduras y Nicaragua con respecto a asuntos que lastimaban los intereses nacionales de estas tres Repúblicas en sus relaciones con Inglaterra.
- 1860** Tratado de Managua, entre Nicaragua e Inglaterra por la que ésta abandona toda pretensión a un protectorado sobre el Reino Mosquito. San Juan del Norte permanecerá como puerto libre bajo la soberanía de Nicaragua. Esta se compromete a pagar \$ 5,000 anuales durante diez años a los indios moscos en compensación por la pérdida de su independencia y a trazar una reservación dentro de la cual los moscos gozaran de completa autonomía.
El 28 de Enero, nuestro país celebró un Tratado con Gran Bretaña que contenía la renuncia de ésta al Protectorado sobre la Mosquitia; y los tratados interpretativos de él, llamados Crampton-Webster y Clarendon-Dallas, no fueron aceptados por Nicaragua.
- 1861** William H. Webb, elegido presidente de la "Central America Transit Company", consiguió otra concesión del Gobierno de Nicaragua, mas aunque no hizo ningún intento de construcción del canal, persuadió al Gobierno de los Estados Unidos para que enviara un grupo de expertos hidrográficos del servicio de Guardacostas, bajo el mando del Capitán P.C.F. West para que determinara la practicabilidad de dragar el puerto de San Juan del Norte y el río San Juan para hacerlo navegable para embarcaciones de pequeño calado. West tuvo dificultades con el Gobierno de Nicaragua y el trabajo quedó sin terminar.
La Guerra Civil (1861-1865) de los Estados Unidos interfirió la prosecución de proyectos cana-leros a través de Nicaragua.
- 1866** C. H. Davis, Contralmirante de la Marina de los Estados Unidos, hace nuevamente un estudio exhaustivo de la ruta por Nicaragua, a petición del Congreso de los Estados Unidos e informa desfavorablemente.
- 1867** Andrew B. Dickinson, Ministro de los Estados Unidos, y el doctor Tomás Ayón, Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, concluyeron un Tratado (Dickinson-Ayón) que garantizaba de parte de los Estados Unidos la neutralidad de un canal por Nicaragua.
- 1872** Alexander F. Crossman, Chester Hatfields, Edward P. Lull y Aniceto G. Menocal, Comandante los tres primeros e Ingeniero Jefe el último, de la Marina de los Estados Unidos, encabezaron una expedición para el estudio de la ruta del canal por Nicaragua. Crossman se ahogó al cruzar la barra del Colorado en San Juan del Norte, los otros continuaron con la expedición. En general la ruta recomendada seguía las indicaciones de Childs, excepto en la costa occidental donde la línea era más corta al seguir el valle del Río del Medio.
- 1876** El Presidente U.S. Grant nombró una Comisión llamada "United States Isthmian Canal Commission" para que estudiara y diera sus recomendaciones sobre las rutas más recomendables. Dicha Comisión estaba compuesta por las siguientes personas: Brigadier General Andrew A. Humphries, U.S.A., Jefe de Ingenieros; C.P. Patterson, Superintendente, Servicio Costero de los Estados Unidos; y Comodoro Daniel Ammen, Jefe de la Oficina de Navegación, Departamento de Marina, después de "un largo, cuidadoso y acucioso estudio" unánimemente recomendó la "ruta conocida como de Nicaragua". Desde entonces los Estados Unidos se sintieron inclinados favorablemente a esta "ruta de Nicaragua".
- 1877** F.A. Pellas, empresario italiano residente en San Juan del Norte, obtuvo del Gobierno de Nicaragua una concesión para la navegación comercial del río San Juan y el Lago de Nicaragua, pero sin los derechos para construir un canal. En ese mismo año, Aristides-Paul Blanchet, francés, estaba negociando con el Gobierno una concesión canalera, la que fue aprobada por la Cámara de Diputados pero rechazada por la del Senado. Blanchet era representante de los intereses de los De Lesseps quienes se habían interesado por la ruta de Nicaragua, pero el sentimiento americanista de la mayoría del Senado rechazó las pretensiones francesas.
- 1879** Aniceto G. Menocal, el ingeniero que había participado en los estudios de la ruta canalera, organizó un grupo de eminentes hombres de negocios en lo que llamó "Provisional Interocceanic Canal Society". Entre los miembros de esta Sociedad estaban, el ex-Presidente Grant, el Contralmirante Ammen, el Gral. George B. McClellan y otros. Menocal vino a Nicaragua y consiguió una concesión para la construcción del Canal. Una vez obtenida esta concesión Menocal y sus asociados reorganizaron la Sociedad como la "Maritime Canal Company of Nicaragua" y dieron comienzo a trabajos preparativos a la apertura del Canal.
- 1884** El General Joaquín Zavala, ex-Presidente de la República, a su paso hacia Europa visita en Washington al Secretario de Estado, Frederick T. Frelinghuysen, con quien conversa sobre el Canal por Nicaragua y

sus planes de ofrecer su construcción a cualquier poder europeo. Frélinghuysen le propone un Tratado y Zavala pide poderes a su Gobierno para firmarlo, y así de manera casi informal, se firma el Tratado Zavala-Frélinghuysen por el que los Estados Unidos se comprometían a la construcción del canal, a ser aliados perpetuos de Nicaragua y a proteger su integridad territorial. El Tratado no fue ratificado por el Congreso de los Estados Unidos debido a cambios en la política interna del país.

1886 Daniel Ammen, Aniceto G. Menocal y otros organizaron nuevamente la Provisional Canal Association y obtuvieron una nueva concesión del Gobierno de Nicaragua. Esta habría de recibir el 6% de las acciones, bonos u otras seguridades expedidas por la Compañía. Los organizadores hicieron una campaña publicitaria intensiva y lograron reunir algunos fondos con los que se iniciaron trabajos en San Juan del Norte, trabajos dirigidos por Menocal. Este fue el único verdadero intento de construcción del canal, intento que después de muchos gastos efectuados fracasó porque la Compañía no pudo conseguir el apoyo necesario del Gobierno de los Estados Unidos.

1890 Baring Brothers de Londres, dieron alguna ayuda financiera a la Maritime Canal Company of Nicaragua con la que pudieron continuar los trabajos por algún tiempo. En 1899 la Compañía cerró sus operaciones.

1898 Edward F. Cragin y Edward Eyre, empresarios norteamericanos consiguieron del Gobierno del General Zelaya una concesión que tendría efecto al expirar la de la Maritime Canal Company en 1899. La organización de la Interoceanic Canal Company de Eyre y Cragin que estaba respaldada por capitalistas como John Jacob Astor, Levi P. Morton y William R. Grace depositaron \$ 100,000 en el Ministerio de Hacienda de Nicaragua y se comprometieron a depositar \$ 400,000 más antes del 9 de Agosto de 1900. No pudiendo cumplir con este requisito, perdieron el depósito inicial y su concesión fue declarada nula y sin efecto.

Este y los anteriores fracasos de la iniciativa privada hicieron comprender que la única esperanza de realización del canal estaba en que su propiedad, su construcción y operación tendrían que ser obra de los Estados Unidos de América.

1900 Por un nuevo Tratado entre Estados Unidos y Gran Bretaña —sin tomar en cuenta a Nicaragua—, el 5 de Febrero de 1900 se ajustó entre aquellas potencias la modificación del Clayton-Bulwer, haciéndole variaciones sustanciales mediante el instrumento internacional conocido como Hay-Pauncefote; pero como el Senado norteamericano le hizo reformas que eran inaceptables para Gran Bretaña, ésta lo rechazó.

SIGLO XX

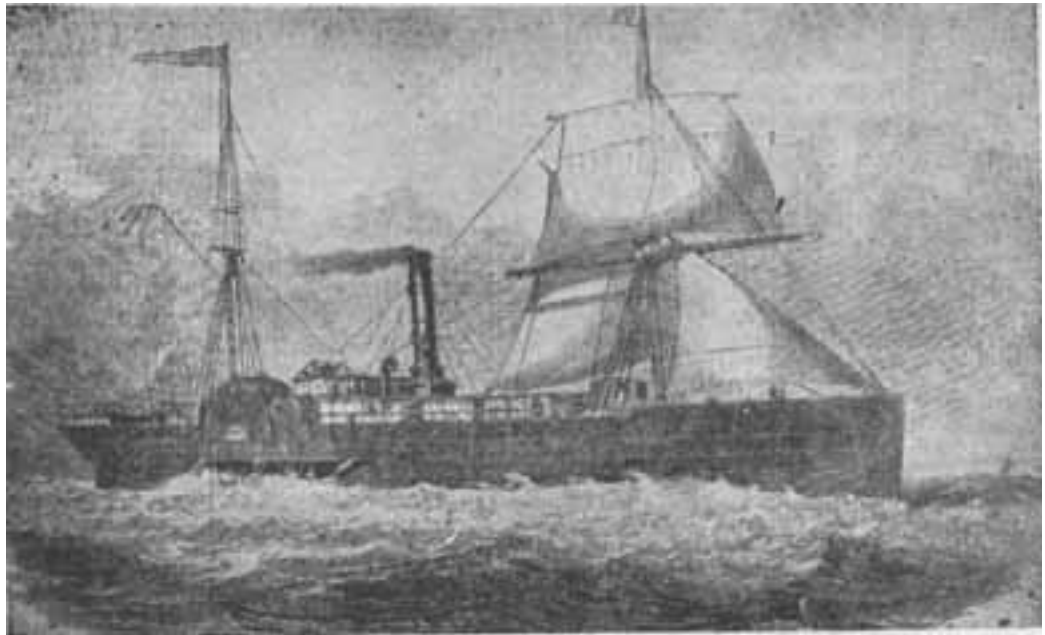
1901 La Isthmian Canal Commission, compuesta por el Teniente Coronel William Ludlow, del Cuerpo de Ingenieros; Mordecai T. Endicott, Ingeniero naval; y Alfred Noble, experto civil, nombrada por orden del Congreso en 1895 fue reorganizada dos años más tarde (1897) por el Presidente McKinley quien designó al Contralmirante John G. Walker como Jefe de la Misión que habría de realizar un estudio de la ruta canalera más conveniente. Esta Comisión rindió un informe favorable a la "ruta de Nicaragua".

Luis Felipe Corea, Ministro de Nicaragua en Washington, durante la dictadura del General José Santos Zelaya, escribe a John Hay, Secretario de Estado, que "de acuerdo con los últimos cablegramas recibidos de mi Gobierno en relación a las negociaciones de Canal, me permito informarle que mi Gobierno me ha sugerido algunas modificaciones al Tratado que tenemos en estudio, dejando enteramente a mi juicio todos los detalles excepto el precio por la concesión y el arrendamiento perpetuos, el que ha sido fijado en la suma de ocho millones de dólares oro, lo que ha sido comunicado al Ministro Merry para su información. Usted sabe muy bien que yo estoy en la mejor disposición para evitar cualquier obstáculo para poder llegar a un entendimiento y que, por lo tanto, Usted puede poner toda su confianza en mi buena voluntad y puede estar seguro que no tendremos dificultad en arreglar este asunto cuando el tiempo llegue, así como que estoy dispuesto a hacer todo lo que pueda para corresponder a su interés y gran esfuerzo en favor del Canal por Nicaragua".

William L. Merry, Ministro de los Estados, con instrucciones del Secretario de Estado, John Hay, entró en negociaciones con el Gobierno de Nicaragua para obtener un protocolo canalero que sirviera de alternativa para presentar al Senado en caso las negociaciones con Colombia fracasaran. Merry se excedió en sus instrucciones y firmó el Tratado Sánchez-Merry con Nicaragua, tratado que fue repudiado por Hay.

Después, el 18 de Noviembre de 1901, se dejó sin efecto el Clayton-Bulwer por medio del nuevo Hay-Pouncefate y en éste se dejó libertad a Estados Unidos, otorgándole "el derecho" de construir, explotar y poseer el Canal del Istmo "adquiriendo pleno dominio y soberanía sobre el territorio que ha de ocupar el Canal" y también el de fortificarlo y defenderlo.

- Como ya se ha dicho otras veces entre los dos tratados Hay-Pounefate, Nicaragua y Estados Unidos, en 1º de Diciembre de 1900, suscribieron un Protocolo en el que estipularon "entrar en arreglos definitivos para fijar el plan y establecer en detalle las condiciones necesarias para la construcción del Canal en la parte de territorio que pertenece a Nicaragua".
- En ese Protocolo conocido como Hay-Corea (el Dr. Luis Felipe Corea actuó como Plenipotenciario de Nicaragua) "se decía que cuando el Presidente de los Estados Unidos estuviera autorizado por la ley para proceder en firme se definiría, acerca de la propiedad y control del mismo".
- 1902** John C. Spooner, miembro del Senado de los Estados Unidos, presentó un proyecto de ley (Spooner Act) por el que se autorizaba al Presidente de los Estados Unidos a comprar los derechos y propiedades de la Compañía Francesa constructora del Canal por Panamá, proveyendo además, de que si encontraba dificultades para llegar a un arreglo satisfactorio se entablaran negociaciones con el Gobierno de Nicaragua para proceder a la construcción del canal por esa vía.
- En este mismo año la espectacular erupción de Mont Pelée que destruyó la ciudad de Saint-Pierre en la Martinica, causando la muerte a cerca de 40,000 personas afectó mucho en la escogencia de la ruta del canal. El dilema que se le presentaba a los Senadores americanos era: Nicaragua o Panamá.
- Un incidente al que se le ha dado mayor resonancia del que realmente tuvo, es el de la estampilla de correos de Nicaragua, en la que se mostraba al Momotombo en erupción frente a la línea ferroviaria. Bunau-Varilla, un francés interesado en la construcción por los Estados Unidos de la vía de Panamá, envió a cada uno de los Senadores un ejemplar de dicha estampilla para probar su tesis del peligro de los volcanes en la vía de Nicaragua.
- En la lucha parlamentaria y diplomática salió triunfante la tesis panameña y la construcción del Canal por Nicaragua quedó abandonada.
- John Hay, Secretario de Estado, presentó un boceto de convención al Minisrto de Nicaragua en Washington, Luis Felipe Corea, más éste por dilatorias de su Gobierno dejó pasar el tiempo y nada se hizo por salvar las posibilidades de negociar sobre el Canal por Nicaragua. No fue sino hasta muy tarde que Corea presentó el boceto de convención aprobado, pero el Senado estaba ocupado con la Spooner Act.
- 1913** George Thomas Weitzel, Ministro de los EE. UU. en Nicaragua, con instrucciones del Secretario de Estado, William Jennings Bryan, entró en negociaciones con el Ministro de Relaciones Exteriores General Emiliano Chamorro, para obtener una concesión canalera. El Tratado Chamorro-Weitzel fue firmado el 9 de Febrero de 1913, mas el Comité de Relaciones Exteriores del Senado de los Estados Unidos rechazó dicho Tratado.
- 1914** Emiliano Chamorro, Ministro de Nicaragua en Washington, recibe instrucciones del Presidente Don Adolfo Díaz para que firme el Tratado conocido con el nombre de Chamorro-Bryan por el que se le concede a los Estados Unidos una opción para la construcción de un canal en Nicaragua.
- 1929** Daniel I. Sultan fue enviado por la "Interoceanic Canal Board" de los Estados Unidos para hacer un estudio de la ruta del canal. La expedición que constaba de 25 oficiales y 285 alistados del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos estuvieron dos años en el campo de operaciones. Los adelantos modernos hicieron más fácil el estudio detenido que la expedición llevó a cabo.
- El proyecto presentado por el Coronel Sultan difería un poco del adoptado por la Maritime Canal Company en 1889. En el nuevo plan la línea del canal, desde el Fuerte San Carlos a los Raudales de Machuca sería una recta sin seguir el curso del río San Juan. Establecía unas exclusas antes de llegar a Brito en el Pacífico y otras en el extremo Atlántico. El costo total fue calculado en \$ 722,000,000 incluyendo \$ 50,000,000 en fortificaciones y establecimientos militares.
- 1939** El General Anastasio Somoza García, como Presidente de Nicaragua visitó al Presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, en el mes de Marzo, con el fin de obtener un empréstito de \$ 2,000,000 para la Canalización del Río San Juan.
- 1940** La Convención Cordero Reyes-Zúñiga Montúfar es firmada en San José de Costa Rica el 5 de Abril de este año por los Plenipotenciarios de Nicaragua y Costa Rica, Dr. Manuel Cordero Reyes y Lic. Tobías Zúñiga Montúfar. Esta Convención fue aprobada por los Congresos de ambas naciones. Por ella se hacían muchas concesiones a Costa Rica en lo referente a la libre navegación del río San Juan, una vez canalizado.
- 1948** William F. Knowland, Senador por California, introdujo dos proyectos de leyes; el uno, autorizando la revisión del Reporte Sultan (véase 1929) y el otro, sobre la construcción, mantenimiento y operación de un Canal Interoceánico a través de Nicaragua. Ambos proyectos pasaron a la Comisiones respectivas.



El Primer Vapor en el Gran Lago

Después de su descubrimiento y colonización, Nicaragua llevaba a cabo su comercio con Europa y las Indias Occidentales por el río San Juan y el puerto de San Juan del Norte, en el Atlántico; y por el puerto de El Realejo, en el Pacífico. Existen documentos de una fecha tan antigua como la de 1665, que se refieren a barcos que zarpaban a los puertos de España desde la ciudad de Granada. Sin embargo, debido a la política proteccionista de España, San Juan del Norte no fué hecho puerto de entrada por Real Decreto sino hasta el 26 de febrero de 1796. Por Real Orden de 27 de marzo siguiente, se expidieron Ordenanzas a don Juan Zavala para promover el asentamiento de colonos en tierras vecinas al puerto, para la siembra de algodón, y para la introducción libre en los puertos de España, de añil u otras maderas cortadas allí.

Más el comercio marítimo de Nicaragua, —así como el de toda Centro América—, fué sufriendo los vaivenes de la política internacional de España y los azares de su posición en la balanza de las potencias mundiales. La fecha de la Independencia (1821) nos encontró con un comercio marítimo reducido, por no decir absolutamente nulo.

No fue sino hasta 1850 que, con la organización de la "Atlantic and Pacific Ship Canal Company", de New York, se abrieron de nuevo los horizontes marítimos de Nicaragua.

La Compañía Accesoría del Tránsito, de Cornelio Vanderbilt, habiendo obtenido una contrata con el Gobierno de Nicaragua, estableció un servicio de pasajeros entre New York y San Juan del Norte, y de este lugar, sobre el río San Juan y el Lago de Nicaragua, al puerto de La Virgen. Luego, cruzando el istmo de Rivas, desde el puerto de Brito, en el Pacífico, hasta San Francisco de California.

ORLANDO CUADRA DOWNING
Historiador Nicaragüense

El siguiente comunicado de prensa de la nueva compañía, emitido en New York el 24 de diciembre de 1850, dará una idea de las proyecciones e importancia de la misma:

"Según resolución tomada por la Junta de los Directores de la sociedad americana titulada "Atlantic and Pacific Ship Canal Company" en su reunión celebrada en New York, el día 21 del corriente mes de Diciembre de 1850, tengo el honor de comunicar a V.E. lo siguiente:

"Por la autorización que nos confieren los artículos seis y treinta del título concedido a nuestra Compañía por la República de Nicaragua, hemos procurado establecer una comunicación o camino entre los dos océanos Atlántico y Pacífico, para el transporte de Pasajeros y mercancías, para cuyo establecimiento han sido mandados ya dos buques de vapor que navegan las aguas del Río San Juan y del Lago de Nicaragua. Otros buques también están al punto de acabarse y estarán allá, no dudamos, dentro de unos sesenta días.

"Hace poco que la Compañía ha contratado con un caballero de esta ciudad de New York, quien se ha comprometido a establecer dos líneas de vapores para el transporte de pasajeros y mercancías: la una, entre esta —la ciudad de New York— y San Juan de Nicaragua; la otra, entre San Francisco de California y el punto sobre la costa del Pacífico, en donde

se termine el camino que ha de establecer nuestra sociedad. Los dichos vapores han de ser de primera clase.

“El Presidente de la Compañía, el señor Cornelius Vanderbilt, saldrá para San Juan el 26 del corriente con el propósito de perfeccionar la navegación del Río San Juan, a fin de que puedan transitar los buques con facilidad y seguridad. Para este intento lleva consigo los obreros e instrumentos que necesita.

“El gasto hecho ya por la Compañía para aprovecharse del derecho que le confieren los artículos mencionados, ha sido muy grande, y ha hecho todo cuanto podía, no dejando desperdiciar la menor oportunidad para adelantar los trabajos y abrir dicha comunicación entre los dos océanos.”

El Correo del Istmo. —periódico que se publicaba en la ciudad de Rivas, llamada entonces Nicaragua—, con fecha 23 de enero de 1851, dió la siguiente información, bajo el título de *La Alegría Trascendente*:

“El Prefecto del Departamento de Oriente dió al Gobierno la noticia de la llegada de la nave “Director”; y el Alcalde de Granada suplicó al Cura de la ciudad que las campanas de los templos dijeran su júbilo.

“Señor Ministro de Relaciones del Supremo Gobierno. Prefectura y Subdelegación de Hacienda del Departamento Oriental. Hoy, día primero de enero de 1851, se anuncia una nueva era para Nicaragua, iniciado ya en la marcha de un porvenir de prosperidad y ventura. Al rayar el sol en este memorable y venturoso día, fue divisado en esta ciudad el vapor “Director”, surcando las aguas del Gran Lago, a la vista de una multitud de espectadores que rebosaban de un placer inefable. Esta bella embarcación traía consigo en su proa la bandera Centroamericana y en su popa la del Norte, saludándose de vez en cuando con salvas repetidas, y a su bordo el señor Joseph L. White, socio de la Compañía del Canal Atlántico Pacífico. A las siete de la mañana, sin experimentar ningún embarazo, arribó a las orillas y casi, por mejor decir, bajo los techos de Granada, se realizaron los hermosos sueños y las ilusiones que siempre ha inspirado la posición topográfica de Nicaragua; la que sin duda alguna será feliz, manteniendo desde ahora un tránsito frecuente y regularizado. El vapor “Director” zarpará dentro de tres días con dirección a San Juan, teniendo ahora su ruta por término el raudal del Castillo Viejo, a donde es capaz de conducir con su aporte de 125 toneladas con mediana fuerza, 250 pasajeros en 15 horas. Poco después del arribo, la población entera de Granada se agolpó en las márgenes del Lago y con un vértigo de alegría conoció, por la vez primera, este mecanismo ingenioso desarrollado en el presente siglo. Los obstáculos del río fueron superados por la industria y una misteriosa casualidad condujo en este día al vapor “Director”

a las costas de nuestro Gran Lago, para anunciarnos que la felicidad y ventura de Nicaragua data del primer día de la mitad del siglo 19, 1 de enero de 1851. Tan grave acontecimiento lo pongo sin demora en noticia del Supremo Gobierno por el honroso conducto del Sr. Ministro, de quien soy con todo placer su más atento servidor. D.U.L. Granada, enero 1 de 1851. Fermín Ferrer”.

“Para informar al público centro y norteamericano”, continúa diciendo el *Diario del Istmo*, “del júbilo que los hijos del Estado de Nicaragua reciben con la aparición de buques de vapor en el Lago y con el movimiento del tránsito de los hijos de la República más ilustrada e industriosa de todo el globo, se da publicación a las dos notas siguientes:

“Al Señor Cura Párroco.—Si haber surcado el día de hoy el primer vapor en el Lago de Nicaragua, es un acontecimiento que este pueblo, por medio de sus autoridades, quiere festejar de una manera tan ostentosa como es grande el porvenir que este feliz suceso presagia; y para darle la magnificencia que se desea, suplico al Señor Cura un repique general en las iglesias, a la hora del disparo del cañón. De cuyo servicio le será esta población siempre grata, y mucho más, su atento servidor Q.B.S.M.— Fernando Guzmán. Granada, enero 1 de 1851”.

“Al Señor Alcalde.—Nuestros corazones están muy de acuerdo, pues nada es más justo que solemnizar de la manera más plausible el acontecimiento más grato para nosotros, de ver surcar en nuestro Lago un buque que viene de las playas de Washington. ¡feliz año, feliz época! ¡Feliz para siempre Granada! Va la orden general para los repiques a la hora que guste el Señor Alcalde.

“Me suscribo su obediente servidor y Capellán, Q.B.S.M.—Agustín Vijil.—Granada, enero de 1851”.

Por la historia sabemos cuán fallidas resultaron las esperanzas puestas en el éxito de esas empresas, y cuán grave peligro estuvo la gran patria Centroamericana por las actividades de esta Compañía durante la Guerra Nacional contra el filibusterismo encabezado por William Walker. Después de todas las vicisitudes sufridas entonces, la Ruta del Tránsito, como se le dió en llamar a aquella empresa, quedó cerrada para siempre y volvimos a quedar en el aislamiento marítimo colonial.

Nuestro comercio ultramarino quedó a merced de las compañías navieras extranejras que nos daban un servicio esporádico, tardado y caro.

A finales del siglo pasado hubo un nuevo intento de establecer el servicio marítimo por parte del señor F. Alfredo Pellas, natural de Italia, pero dificultades de orden técnico y económico, hicieron fracasar el noble empeño.

La Nicaragua Steamship and Navigation Co.

SILVIO F. PELLAS
Empresario Nicaragüense

La primera Compañía de Navegación en Nicaragua se llamaba The Caribbean & Pacific Transit Co. Ltd. y fué fundada en gran parte con capital de Carlos Napoleón Pellas, quien nunca estuvo en Nicaragua.

Como pasaron varios años sin dividendos, Francisco Alfredo Pellas fué a Nicaragua a hacerse cargo de esa compañía en el año 1875 cuando tenía 25 años de edad.

Reorganizó la compañía comprando a los otros accionistas su parte y le cambió el nombre a Nicaraguan Steamship and Navigation Co. con 75,000 acciones y un capital de US\$225,000 en efectivo.

En su máximo desarrollo operaba constantemente una flota con las siguientes embarcaciones.

VICTORIA
MANAGUA
IRMA
HOLLEMBOOK

ADELA
DIAMANTE
MARIPOSA
HALTEVA

REMOLCADOR CUBURG
REMOLCADOR RAMON

GOLETA GERALDINE

LANCHA MIRIA
LANCHA ROSITA
LANCHA NEGRITA
LANCHA TRUGILLANA

LANCHA CASTILLO
LANCHA TELEGRAFO
LANCHA PIRAGUE
LANCHA COLBRADO

LANCHA PIRAGUA ADELIA
LANCHA PIRAGUA NOACH
LANCHA PIRAGUA ZOPILOTE
LANCHA PIRAGUA EMMA

Habían grandes talleres de mantenimiento y reparación en San Juan del Norte y un total de 23 embarcaciones, siendo la más grande de todas el vapor "Victoria" bautizado así por Victoria Pellas.

El 10 de Abril de 1882 F. Alf. Pellas ordenó a la firma Muñoz & Espriella de Nueva York un barco de acero para ser construido por la firma Pusey & Jones Company de Wilmington, Delaware. Las especificaciones consistían de un barco de acero de dos élices para pasajeros y flete de 130 pies de largo, 26 pies de ancho, 4 pies de calado y con una capacidad de 200 toneladas. Su fuerza motriz: dos máquinas a vapor movidas por calderas para quemar leña. Su



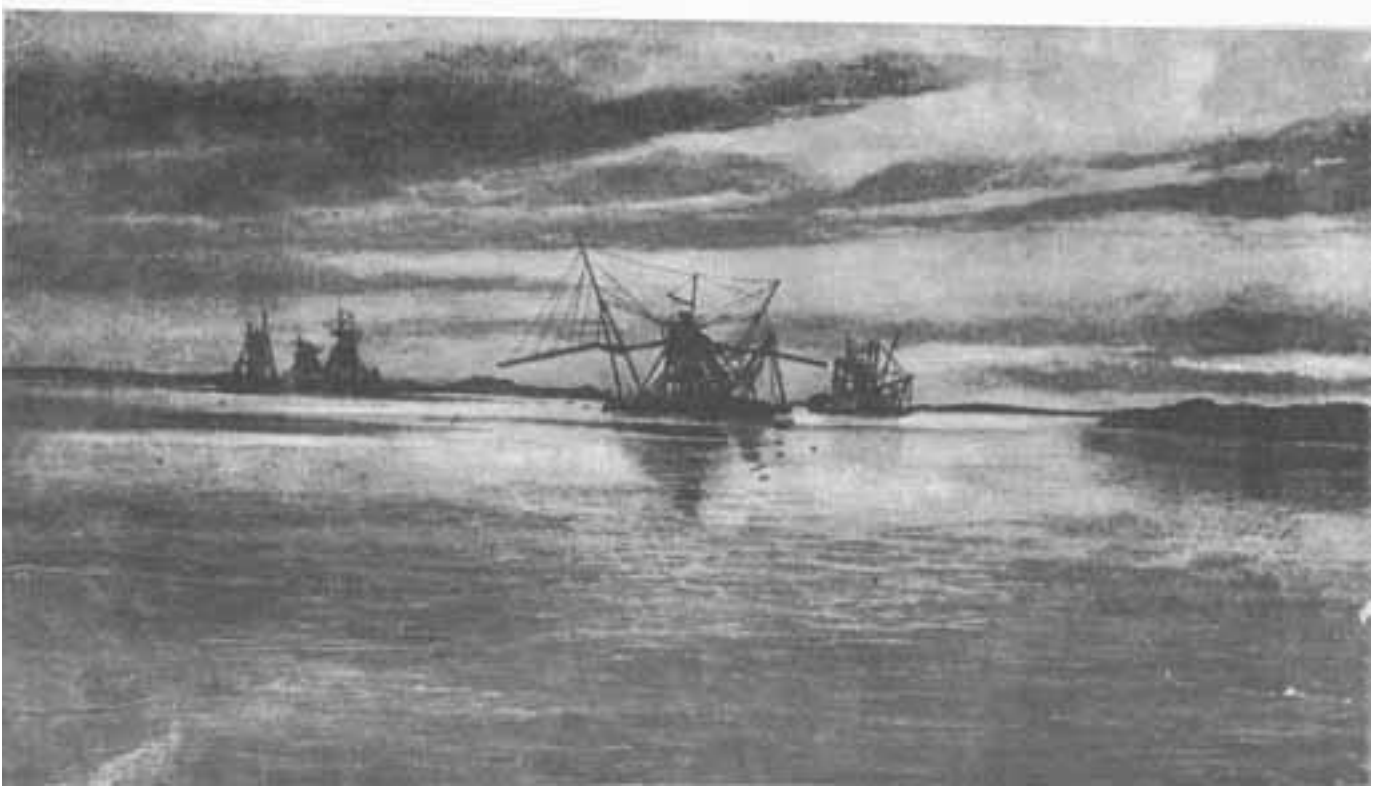
acomodaciones para pasajeros de un estilo que entonces se consideraba de lo más lujoso y para 50 personas. El costo de ese barco fué entonces de US\$35,250.00. Hoy costaría muchísimo más.

En Septiembre de 1882, o sea 6 meses más tarde, este barco fué bautizado en gran estilo en una bella ceremonia en Wilmington y con abundancia de champagne.

El 17 de Octubre de 1882, con todas sus banderas, fué entregado a F. Alf. Pellas y zarpó para su puerto residencial, Greytown, Nicaragua. Durante su primer viaje encontró y pasó un huracán.

Como este barco fué muy cuidadosamente construido para las condiciones del gran lago, logró en una llena subir el famoso randal del castillo en el Río San Juan, llegando perfectamente a Granada entre un gran entusiasmo y regocijo en el país. En esos días no había ferrocarril a Corinto, siendo el Río San Juan la única vía de comunicación.

El "Victoria" ha pasado por muchas revoluciones haciendo parte de la historia del país; asimismo ha sobresalido en el desarrollo económico entre las poblaciones del gran lago y pueblos y ciudades del interior, Chontales, etc.



La Canalización del Río San Juan

JOSE PASOS DIAZ
Ingeniero Nicaragüense

Los ríos, que bien sabéis cómo se originan, se dividen en salvajes o civilizados; salvajes cuando están en su estado natural, y civilizados cuando el hombre los ha regulado o dominado para navegación comercial.

Cuando el río nace de un lago se llama emisario.

En los ríos, las cabeceras están sometidas continuamente al proceso de erosión y el material socavado y arrastrado por ellos, después de irse reduciendo en tamaño a medida que se aleja de su origen, es depositado en los valles o transportado al mar o a lagos.

En un río aluvial, es decir que corre a través de una planicie aluvial, el material más pesado es transportado intermitentemente en el lecho, mientras que las arenas y barros más livianos son llevados por grandes distancias en suspensión. El agua que causa estos cambios fluye con gran velocidad por las pendientes fuertes en la zona de erosión, pendientes que van disminuyendo a medida que el río se acerca al Océano.

En sus partes superiores los ríos sufren gran va-

riación entre sus descargas de aguas máximas y las de aguas mínimas, pero entre más largo es un río y mayor su cuenca, la diferencia entre las descargas máximas y mínimas es menor, aunque dichas descargas son mayores que las primeras.

A través de la zona de deposición, (es decir, la zona donde un río todavía raudaloso principia a encontrar pendientes suaves y por tanto a depositar material), el lecho del río está elevándose gradualmente. Su canal es fijo, estando sujeto a cambios de localización en cada llena. Abajo de esta zona de deposición, el río asume un curso siunoso, con pozas formadas en las curvas y barras en los tablazos rectos. Las crestas de estas barras soben o bajan, con la elevación o caída del nivel de la superficie. La pendiente no es uniforme, sino más fuerte sobre las barras que en las pozas. El material acarreado en suspensión tiende a ser depositado en donde quiera que la velocidad se aminora. El material que arrastra en su lecho, volteándolo, se mueve ya en olas de arena o intermitente en suspensión. En ríos grandes como el Missisipi, estas olas de arena alcanzan una longitud de 40 pies por día. El movimiento del agua en los ríos es pe-

riódico y por tanto el movimiento del material sigue los períodos del movimiento del agua, pero en lugar de ser continuo es intermitente. "Su arrastre hasta el mar es por etapas".

CIVILIZACION DE LOS RIOS

Los varios métodos propuestos para mejorar los canales de los ríos con el objetivo de ayudar a su navegación, pueden reducirse a cinco, o las combinaciones de ellos.

Cada uno de estos métodos se lleva a efecto siempre para el objeto de profundizar los canales de un río cuando está en aguas mínimas, y como el lecho está siempre cambiando, el problema se vuelve difícil y costoso.

El primero de los métodos es el de la Regulación o sea cuando se profundiza el canal de aguas mínimas a través de las barras por medio de obras de construcción.

El Segundo método es el de la canalización, que consiste en la construcción de una serie de presas a través del río y permitir la navegación por medio de esclusas en cada presa.

El Tercer método es el del dragado y remoción de algunas de las obstrucciones.

El Cuarto método es el de confinar las aguas en Reservoir durante aguas máximas, y soltarlas durante el estiaje o aguas mínimas para aumentar la descarga y facilitar la navegación.

El Quinto método es el de las "Levees" o grandes rellenos paralelos al río que confinan el río durante las llenas utilizándolas para mejorar su sección de aguas mínimas.

Cuando la profundidad es poca, digamos hasta tres pies, generalmente, se usa el primer método, construyendo diques permeables o impermeables longitudinales y paralelos al eje del río, y diques espolones que se dirigen hacia el eje de las aguas. Pero muy frecuentemente la construcción de una de estas estructuras no da el resultado esperado y hay que proceder a reparar el daño.

Un río de por sí es una entidad en su totalidad, si se profundiza u obstruye un punto abajo, inmediatamente se afectan las partes superiores, y es por este motivo que toda mejora en los ríos se principia de arriba para abajo, teniendo mucho cuidado de que las estructuras colocadas posteriormente abajo no afecten el régimen superior.

Como los ríos socavan sus bancos, principalmente en las curvas en el lado cóncavo debido a la diferencia de elevación de la superficie entre uno y otro lado, y este material, así como el ensanchamiento son perju-

iciales al régimen, se revisten los bancos con colchones, fajinas, mampostería y aun concreto, aunque todavía no se ha encontrado un revestimiento que tenga éxito en desempeñar eficazmente el objeto que se desea.

Generalmente el agua socava estas obras y terminan su papel aumentando el material conducido por el río. El costo de estas obras es grande, debido a que hay que hacer muchas y estarlas reparando, cuando no reponiéndolas continuamente. Cada llena deja tras de ella problemas que hay que resolver para esperar las próximas.

El sistema de canalización. Al erigir presas a través de un río, se disminuyen las pendientes superiores cercanas, al levantar el nivel del agua, y formar pozas mayores; esta profundiza las barras. Cuando un río acarrea poco sedimento este procedimiento tiene éxito, pero si acarrea mucho material en suspensión, este se deposita al disminuir la velocidad arriba de cada presa.

Durante las llenas se forman barras abajo de las presas, las que hay que remover mediante el dragado. Para obviar muchos de esos defectos se han inventado presas movibles reduciendo así el mantenimiento. Como las presas necesitan generalmente esclusas para permitir el paso, este sistema es muy caro debido al alto costo de las estructuras.

El tercer método es del dragado y desobstrucción.

Ya dije que el dragado es necesario en el sistema de Canalización para remover el depósito de material que se forma abajo de las presas. De esto nació la idea de sustituir directamente el dragado para profundizar el canal de los ríos. Este método está limitado porque el canal dragado se llena en las crecientes, necesiéndose re-dregarse a medida que el río baja. Los tributarios que son los que crean al río madre, están sujetos más a menudo a las crecientes y frecuentemente concuerdan estas para causar una creciente en el río madre, lo que hace que el re-dragado de los mismos puntos se ejecute varias veces durante la misma estación.

Dragas de gran capacidad necesitan ser funcionados continuamente y el material removido deberá ser depositado lejos de puntos donde pueda causar daños a la navegación. Estas máquinas son muy costosas tanto en su precio como en su mantenimiento requiriendo personas especializadas para manejarlas.

La draga se hace un aparato necesario, cuando se usa el primer método por regulación durante el largo período de reajustamiento de pendientes, puesto que deben mantenerse los canales profundizados por las dragas en las barras hasta que se obtenga el equilibrio anticipado en las gradientes.

La remoción de obstáculos no necesita ser explicada. El cuarto y quinto métodos son semejantes en

que asumen que la profundidad de un río tiene la misma relación a su descarga como la que existe en conducto o cloaca, esto es, que al aumentar la descarga se obtendrá un aumento en la profundidad en el canal navegable. Esto puede ser cierto sólo cuando el canal es inmóvil. Debe considerarse que a medida que aumenta la descarga, la velocidad en los pozos aumenta más rápidamente que sobre las barras en los tabiazos y muy pronto tiene suficiente fuerza para socavar su lecho. El material socavado en las curvas es depositado, en gran parte, en la barra abajo, elevando por este motivo la cresta de ella.

Si las descargas se mantienen constantemente a un nivel dado, la elevación de la barra continúa hasta que se forma una presa al final de la curva. Esto reduce la velocidad en la poza lo suficiente para parar el socavamiento, o, la relación entre las velocidades en la poza y sobre la barra se vuelve tal, que el material socavado en la poza puede ser transportado sobre la barra. El aumentar permanentemente la descarga mínima en un río resulta en gran parte en el aumento de las profundidades de sus pozos y en un ligero mejoramiento de los canales sobre sus barras. Este método es costoso y sólo se usa donde las condiciones son adecuadas.

El método quinto que consiste en encajonar a un río entre dos rellenos paralelos, de modo que en sus crecientes mayores no se rebalse, es muy discutido. Durante una creciente un río usualmente descarga de 20 a 50 veces la cantidad descargada en agua mínima y el agua se mueve en el canal por lo menos con el doble de la velocidad que tiene durante aguas mínimas. De aquí que su energía, que es una medida de su efecto de socavamiento es de 80 a 200 veces mayor durante crecientes que en niveles bajos. Una gran cantidad de esta energía se pierde en el agua que se rebalsa sobre los bancos y llena el valle. Se supone que si se confina el agua al canal, la fuerza que actúa durante las crecientes sería aumentada y que produciría un efecto poderoso de socavamiento en el canal de aguas mínimas.

Que los bancos o rellenos "levees" aumentan la fuerza durante las crecientes es incuestionable, pero para ello se necesitaría construirlos a la orilla del río, y debido al derrumbamiento de los bancos del río serían destruidos. Por esta razón se construyen lejos del río. En el bajo Mississippi están de media milla hasta 10 millas del eje del río. Hoy, sólo se construyen con el fin de proteger contra inundación el valle adyacente para lo cual son esenciales y su efecto regularizador ha que dado solamente para discusión académica.

I I

RIO SAN JUAN

El río San Juan, siendo un río emisario, siente los efectos civilizantes del lago, es decir: la disminución

de las descargas máximas y aumento de las descargas mínimas.

Este río, que sirve de válvula de escape al Lago de Nicaragua, tiene una cuenca total de 13,500 millas cuadradas que se descomponen como sigue:

1—Cuenca del Lago de Managua	3035 millas ² .
2—Cuenca Occ. (Granada, Rivas, etc.)	900 "
3—Cuenca Chontales	3200 "
4—Fuerte S. Carlos (C. R., etc.)	2240 "
5—Cuenca Lago de Nic., mínimo	2975 "
6—Cuenca Río San Juan	1200 "
	13,550

Su longitud desde San Carlos hasta el mar es de 122 millas, en números redondos.

Como ya vimos que el problema más serio en la civilización de un río es el del material que acarrea, debemos dividir el río San Juan en sectores convenientes con respecto al material que transporta. Para este propósito, se puede dividir en dos sectores, a saber: Uno, desde su principio en el lago hasta la confluencia con el río San Carlos, en que el depósito de sedimentos es relativamente pequeño; y el otro, desde esa confluencia hasta el mar, en el que la sedimentación es grande. Este sedimento se vuelve una característica de todo el Bajo San Juan y su delta, desde esa confluencia, hasta el Caribe.

El Bajo Río San Juan desde la Boca del San Carlos fluye hacia el Oriente en un valle que ha sido recientemente hundido, en el sentido geológico de la palabra, abajo del nivel del mar. Desde su sumergencia, este valle ha estado llenándose con el sedimento contribuido principalmente por los ríos San Carlos y Sarapiquí, y en menor medida por los otros pequeños tributarios. El Río San Juan, en edades pasadas, desembocaba en un golfo, el cual ha ido llenando con su sedimento. Como la desembocadura progresara dentro del mar, el nivel del lecho del río y el de la planicie aluvial formada se levantaban por el depósito de sedimento, manteniéndose, sí, la misma pendiente en ambos. Este proceso está todavía en función.

El progreso de la formación de la planicie aluvial depende de los volúmenes relativos del río en sus llenas máximas y la cantidad de sedimento que llevan. El material pesado, arrastrado en el fondo, es depositado en la parte baja. El material en suspensión, lodo y materia orgánica en su mayor parte, se deposita en la planicie al inundarla el río intermitentemente, o llevada al mar en tiempos normales. Como el agua que inunda la planicie pierde la velocidad que traía al rebalsarse, retardada en gran parte por la vegetación, la que sirve de filtro, el material en suspensión es depositado por el agua, quedando el mayor porcentaje cerca de las orillas del río, en donde forma una especie de camellón. En el río San Juan este camellón es de uno a tres pies más alto en la orilla que lejos de ella en la planicie.

Desde el Lago al Raudal del Toro, 27 millas de distancia, la pendiente promedio es de 2½ pulgadas por milla, los bancos son bajos y los suamos adyacentes bastante extensos. Desde la cabeza del raudal Toro hasta el pie del Raudal de Machuca, que comprende cuatro raudales, la caída es cerca de 43 pies en 23 millas, o sean 22½ pulgadas por milla (casi diez veces la pendiente anterior). Esta sección comprende la parte rocallosa de la antigua División de aguas Continental y es la garganta del valle. Abajo de Machuca, existe un pedazo como de 15 millas de largo con aguas profundas, llamado Aguas Muertas, cuyo lecho se encuentra en algunos lugares bajo el nivel medio del mar. Esta parte es una porción del antiguo lecho del río que no ha sido llenado por las arenas que arrastra al San Juan el Río San Carlos. Como las gradientes están cambiando constantemente de acuerdo con las llenas y las condiciones locales, muchas veces un lecho de San Carlos hace que las aguas corran río arriba en Aguas Muertas.

Además del agua del Lago, el Río San Carlos recibe por el Sur los ríos de Poco Sol, de San Carlos y de Sarapiquí. Por el lado Norte recibe el Melchora, Palo de Arco, Negro, Sábalo, Machuca, La Cruz, Machado, Danta, San Francisco y otros; todos éstos no tienen cuencas grandes. Al entrar a su parte baja, el río corre por una planicie aluvial en donde se distribuyen en San Juanillo, Colorado, Bajo San Juan, Tauro y sus ramales Parado y Caño Bravo, dirigiéndose hacia el mar.

Como las descargas son de mucha importancia debemos ocuparnos de ellas.

El lago, durante el estiaje, contribuye con unos 11,300 pies cúbicos por segundo y durante aguas máximas puede llegar hasta unos 50,000 pies cúbicos por segundo.

Los otros tributarios desde el Lago hasta la confluencia del San Carlos contribuyen durante el estiaje con unos 2,900 pies cúbicos por segundo y durante aguas máximas con no menos de 50,000 pies cúbicos por segundo.

El Río San Carlos, con una cuenca no menor de 14.50 millas cuadradas, durante el estiaje contribuye con unos 4,100 pies cúbicos por segundo, mientras que durante sus aguas máximas puede llegar hasta 100,000 pies cúbicos por segundo.

El río Machado en el estiaje contribuye con 170 pies cúbicos por segundo y en aguas máximas con 500 pies cúbicos por segundo.

El río Danta en estiaje con 40 pies cúbicos por segundo, y en aguas máximas con 550 pies cúbicos por segundo.

El río Sarapiquí en estiaje con 800 pies cúbicos por segundo y en aguas máximas con 62,000 pies cúbicos por segundo. Las aguas del San Juan se dividen

en dos brazos principales al entrar a la delta El Colorado por el cual se van la mayor parte de sus aguas y el Bajo San Juan. En mayo 6, de 1898 la descarga por el Bajo San Juan era de 1,112 pies cúbicos por segundo. En julio 12 del mismo año en Bajo San Juan llevarba 2,234 pies cúbicos por segundo.

Por lo que dije en la primera parte sobre la técnica hidráulica de los ríos, aunque muy someramente tratada, pues debo advertir que se necesita una larga práctica para medio conocer siquiera a un río, podemos deducir que los datos anteriores no son suficientes para hacer cálculos aún aproximados de lo que hay que hacerle al Río San Juan. Estos datos nos dan sí, una idea general de lo vasto de la proposición y nos ponen en posición de discutirla inteligentemente.

Como se ve, el río tiene para las primeras 27 millas una pendiente suave en las cuales el efecto civilizante del Lago es favorable al mantenimiento de un canal natural más o menos profundo. Sus bancos son bajos, con suamos o ciénagas que se inundan durante aguas máximas, cuando por ejemplo el lago emite unos 50,000 pies cúbicos por segundo, y podemos por tanto usar estas ciénagas como reguladoras de las crecientes máximas, ayudando después a la erosión con su entrega del caudal que almacenaron. Los mapas de la Comisión del Canal Interoceánico de 1899 muestran el Río San Juan con bastantes detalles y el perfil del Canal Interoceánico de la Ruta Menocal nos da parte de un perfil longitudinal del río y también el de su lecho. Podemos deducir de este perfil la situación del río y así vemos que en San Carlos hay un banco de arena a 2 pies debajo el nivel 104 del Lago, en Palo de Arco, aunque muestra un banco de lodo, la Ruta Menocal no pasa por eje del Thalveg, sino que cerca del lado convexo de él y nuestra ruta puede usar el agua profunda que debe haber por el eje del río, probablemente sin hacer ningún trabajo; el mismo razonamiento podemos aplicar desde Isla Grande hasta Río Sábalo.

Desde Boca Sábalo hasta Isla Sombrero de Cuero, está el Raudal del Toro que tiene un desnivel de 7.3 pies en una distancia de unos 9,000 pies. Este raudal no ha sido un obstáculo para la navegación de barquitos pequeños como los que navegaban antes el San Juan, pero su perfil nos demuestra que para calados mayores de 3 pies la navegación ya es peligrosa. Por tal motivo, si se desea mayor calado de 3 pies, este raudal es un punto obligado para mejorarlo.

Desde el pie del Raudal Toro hasta arriba del Raudal del Castillo se puede utilizar una profundidad de unos 10 pies haciendo algunos trabajos en ciertas partes. El Raudal del Castillo tiene un desnivel de 6.0 pies en unos 2,000 pies de largo. Aquí la cosa cambia. No hay canal navegable. Es decir, por unas 37 millas el río es favorable, para una navegación para barcos que puedan pasar el Raudal Toro en aguas mínimas pero se detiene en el Castillo.

Una presa, con su esclusa, en el Castillo, levantar-

do el nivel del río para permitir la navegación que se desee sobre el Raudal el Toro sería una solución. El costo de esta obra dependería de la altura de la presa y de la clase de material que se usare en su construcción. Si es de concreto, el gasto sería alrededor del millón de dólares, o tal vez mayor.

Abajo del Río Bartola están los raudales de Mico de Balas, de Patricio, de Purgatorio, del Diamante, de Machuca, hasta llegar a la confluencia con el Río Machuca. Desde arriba del raudal Mico hasta abajo de Machuca el río cae 26 pies en una distancia de más de 10.5 millas. El perfil demuestra que esta parte es poco profunda, no permitiendo navegación mayor de 3 pies de calado. El problema entonces consiste en elevar la superficie del río hasta obtener la profundidad requerida para la navegación deseada. Pero, ¿qué es lo mejor? ¿Hacer un trabajo en El Castillo y hacer otro en Machuca? ¿O hacer una sola presa con su esclusa en la vecindad de Machuca que levante el nivel de la superficie entre ella y San Carlos? Abajo de Machuca por ejemplo en la Isla de la Campana el río ha bajado 48.4' desde el nivel del lago (105) y por tanto el nivel medio de la Campana es 56.6' y si le damos una caída de 2½ pulgadas por milla desde el lago, el río tendría en la Campana $105 - 10.4 = 94.6'$ de elevación. Como el río tiene en su superficie actualmente de elevación 56.6' tendríamos que la presa, sin contar las fundaciones ni la profundidad del río mismo, unos 38.0' pies netos de altura. Esta última en la presa no modificaría la profundidad en la cabeza del Raudal Toro, el cual habría que profundizar y sobre la cabecera del Raudal del Castillo pasaría a 6 pies sobre el nivel normal actual y por lo tanto habría que dragar el Raudal del Castillo si se desean más de 6 pies de calado. ¿Cuánto cuesta todo esto? Solo estudios detallados pueden contestar esta pregunta. Desde Machuca hasta la confluencia del Río San Carlos, unas 15 millas, tenemos las profundidades de Aguas Muertas de las que ya me ocupé.

Así, pues, para el primer sector podemos decir que no presenta problemas serios para su entrenamiento; si, una o dos estructuras que no bajan del millón de dólares cada una; para permitir una navegación mayor de 3 pies.

Segundo sector. Entramos ahora a discutir el entrenamiento o dominio del río en su segundo sector de que ya hablé. Como el Río San Carlos y el Río Sarapiquí son de alguna consideración, merecen estudio. Las diversas Comisiones Canaleras los han estudiado, y en gran parte, debido a la enorme cantidad de sedimento que depositan en el San Juan y a sus descargas máximas rápidas y torrenciales, dejaron la ruta del Río San Juan por el Canal Interoceánico y se dirigen al Caribe por una ruta hacia el norte y fuera del este.

El antiguo lecho del río San Juan está debajo del lecho actual, habiendo sido depositada sobre el lecho primitivo una capa de arena negra volcánica que han traído los ríos San Carlos y Sarapiquí. Esta arena, por

ejemplo, arriba de Ochoa tiene 60 pies de profundidad, abajo de Ochoa 70 pies y en Tambor Grande 150 pies de profundidad. El perfil de la Ruta Menocal nos muestra el efecto inmediato del San Carlos. El perfil del río nos suministra la posición del lecho primitivo y la capa de arena depositada.

El río San Carlos puede llegar a descargar hasta 100 mil pies cúbicos por segundo por algunas horas. Si alguna vez se juntan las descargas máximas del lago y la de los tributarios al Oeste de Ochoa tendríamos unos 200,000 pies cúbicos por segundo. Ya vimos el efecto de las crecientes de los ríos, sube el lecho, cambia de posición el eje y al bajar trata de canalizar nuevas rutas. Los trabajos de contracción no serían muy estables del San Carlos para abajo, debido a la diferencia del desnivel en los diferentes estados de llena y socavaría las estructuras pronto por no tener buenas fundaciones. El efecto del agua en los diques espolones es socavar las orillas y puntas del espolón y si el espolón está sumergido es mayor el efecto de socavamento debido al Brinco Hidráulico. Para dar una idea de cómo se comporta el río San Juan en el Sector Superior y en el Sector Inferior citaré lo siguiente: "La descarga mínima del Río San Juan arriba de Sábalo fue en mayo 13 de 1898 de 11,206 pies cúbicos por segundo y su descarga máxima en Nov. 13 de ese mismo año fue de 28,490 pies cúbicos por segundo con una variación de nivel de 3.55 pies. En Ochoa, abajo del Río San Carlos, la descarga mínima en mayo 10 de 1898 fue de 16,300 pies cúbicos por segundo y la máxima en Nov., 17 del mismo año fue de 107,000 pies cúbicos por segundo con una diferencia de nivel de 13.35. Veamos que para 107,000 pies cúbicos por segundo, subió el río 13.35 sobre el nivel de mayo anterior, y si por casualidad se hubieran unido todos los factores en creciente máxima, hubieran pasado por Ochoa unos 200,000 pies cúbicos por segundo, subiendo a más de 20 pies sobre el nivel del estiaje; este último dato fue obtenido de la Comisión Canalera por extra polación de la curva de descargas.

Esto significa que todo trabajo por contracción para regular el río, sería muy costoso y difícil de mantener.

Respecto a pensar en el dragado, no hay inconveniente en discutirlo, pero debe recordarse a este respecto lo dicho en la primera parte de esta conferencia. Las dragas tienen que ser de capacidad grande y por lo tanto el costo original, como el de mantenimiento y funcionamiento son palabras mayores. Había dragas usadas en Panamá, pero las vendieron a precios muy bajos. Antes de terminar con el Bajo San Juan me falta decir que el Sarapiquí puede descargar un máximo de 62,000 pies cúbicos por segundo, y que todos los tributarios del San Juan hacia abajo desde Ochoa pueden agregar unos 100,000 pies cúbicos por segundo más durante sus máximos. Esto hace que por los diversos brazos del Río San Juan puedan ser descargados al mar unos 300,000 pies cúbicos por segundo.

Como a medida que se acerca el Río al mar la ca-

pa de arena se vuelve mayor, y la planicie aluvial más baja, se hacen más difíciles las estructuras baratas de la regulación —y el problema necesita mayor gasto para su resolución.

La proposición de dragar el San Juanillo es recomendable, pero siempre queda la parte entre Boca de San Carlos y el San Juanillo por el río San Juan, como de 33 millas de largo en las cuales persisten las condiciones difíciles.

Antes de pasar adelante, citaré lo que dice la Comisión Canalera de 1899 respecto al Río San Juan. — (Pág. 26).— “Tres proyectos con sus variantes son todos los que necesitan ser considerados en el lado oriental”.

El primero es el de canalizar el Río San Juan desde su origen en el Lago hasta el mar. En lo que concierne la canalización del río desde el Lago hasta la Barra del río San Carlos no existe ninguna duda respecto a su practicabilidad. Pero, para la parte del río desde ese punto hasta su desembocadura, se considera impracticable, por las dificultades, las descargas torrenciales de los río San Carlos y Sarapiquí y la gran cantidad de arena acarreada por ellos y depositada a lo largo del lecho del Bajo río San Juan”.

Todavía más, la Comisión de Sultán, en 1932, al tratar de la localización de la presa en Conchuda, arriba de la boca del río San Carlos, dijo lo siguiente: “Una presa se requiere a través del río San Juan para mantener el lago a la altura deseada. No existe ningún lugar apropiado abajo de la Boca del Río San Carlos. Aún más, al colocar la presa arriba de la boca de este río se excluye de las aguas represadas la enorme cantidad de lodo y arena volcánica acarreada por por ese río”.

Así, pues, se ve que los americanos patentizaron las grandes dificultades que se presentan en esta sección del río San Juan, dificultades que son iguales para un canal interoceánico, así como para una regulación barata.

PUERTO

Hace poco publicaron un extracto de una carta del Sr. Ing. don Ig. O'Reardon. En la parte en que dice que es condición necesaria para el río, ya navegable comercialmente, el tener un puerto al mar estoy absolutamente de acuerdo con él. Respecto a este punto deseo citar lo que dicen las Comisiones Canales referente a la Bahía de San Juan del Norte.

La Comisión de 1898 dice:

—“Bahía de San Juan del Norte”.

“Una bahía adecuada con una entrada segura, en el extremo Oriental del Canal, es un requisito esencial para su funcionamiento apropiado. Ninguna bahía existe al presente. Hace como 50 años (1849) ha-

bía una buena bahía con 30 pies de agua en su anclaje y en su entrada. Sin embargo, la arena que ha sido traída por el río San Juan, y depositada en el mar, ha cerrado la entrada, y en gran medida llenando la bahía misma. Este movimiento de arenas ha durado por edades, como lo atestiguan las numerosas lagunas que han sido formadas paralelas a la costa. La arena ha sido arrojada por los volcanes en la región de las cabeceras de los tributarios costarricenses del San Juan, traída al mar por este río, depositada en el lecho del Océano, y después transportada por la acción las olas en una u otra dirección de acuerdo con los vientos reinantes y la dirección resultantes de las olas”.

Respecto al costo de un puerto marítimo doy las siguientes cantidades tomadas del presupuesto del Coronel Sultán para un puerto en la bahía de San Juan del Norte. Este puerto necesariamente debe de asegurar su entrada por medio de dos tajamares, que sirvan no solo para encajonar la descarga del río y de ese modo mantener la profundidad, sino que defiendan la entrada de las arenas transportadas por las corrientes litorales del mar.

Bahía San Juan del Norte (Pág. 101 Informe Sultán)

1—Dragado.

{	3,515.000 Yds. Cúbs. de arena @	632.700.00
{	18 Cts. oro C/u.	
1 {	20.110.00 Yds. Cúbs. de arena @	2.413.200.00
{	12 Cts. oro C/u.	
2— Dragado, 13.404.000 Yds. Cúbs. lodo @ 12 Cts. oro C/u. 1.608.480.00		
3— Dos tajamares o malecones con 2.593.000 Yds. Cúbs. de piedra @ \$ 2, 20 oro C/u. 5706.360.00		
		\$ 10.360.740.00

Total 10 1/3 millones de dólares sólo para habilitar la salida al mar, y sin el plantel del Puerto.

El Coronel Sultán, agrega, que el Puerto en el extremo oriental del Canal es igual al de Brito de 3,500 pies de largo por 2,000 pies de ancho, dimensiones necesarias para que los buques pasen de tránsito con amplitud.

III

TRANSPORTACION FERROVIARIA VERSUS TRANSPORTACION FLUVIAL ARTIFICIAL.

Existe la creencia de que la transportación fluvial artificial es más barata que la transportación por ferrocarril, nada más lejos de la verdad. Antes de pasar adelante deseo advertir que llamo transportación fluvial la que se hace comercialmente, ya por barcos

de ríos, o por un tren de lanchones remolcados por un barco especial.

Aunque no es justo comparar el costo de transporte de un río regulado con el de ferrocarril, por medio de la unidad tonelada milla, porque el ferrocarril es más directo que un río y por tanto más corto, lo que hace el cociente de toneladas dividido por millas mucho más alto para el sistema ferroviario, éste, debido a su eficiencia puede competir con el otro. También la experiencia ha demostrado que los costos de manejo en las terminales son más baratos en los ferrocarriles que en los ríos; es mucho más barato cargar a carros de ferrocarril que a lanchones, debido a la diferencia de nivel en los estados del río. Algunos artículos como carbón, broza mineral, arena, etc., pueden descargarse de los carros de ferrocarril, ya inclinándolos, ya abriéndole compuertas debajo de ellos, mientras que para descargar el mismo material de los lanchones hay necesidad de grúas costosas. Con las facilidades modernas estos costos se diferencian en 5 centavos oro por cada tonelada a favor de los ferrocarriles.

Para poder hacer comparaciones necesito obtener los datos precisos de ríos ya regulados y en completo empuje comercial Tomaré el río Ohio, el cual se extiende desde la confluencias de los ríos Alegany y Monongabela en Pittsburg, Penna., al Mississipi en Cairo, Illinois, por una distancia de 968 millas. Su ancho varía de menos de 900 pies hasta cerca de 6,000 pies, y sus pendientes desde 1 1/2" por millar arriba, hasta 3" por milla cerca de su confluencia con el Padre de las Aguas; su estiaje varía entre 1.100 pies cúbicos por segundo en Pittsburg donde tiene una cuenca tributaria de 18.970 millas cuadradas, a 27.500 pies cúbicos por segundo en su confluencia, donde su cuenca es de 203.900 millas cuadradas, o sea cuatro veces el área de Nicaragua. Y su descarga máxima varía entre 440.000 pies cúbicos por segundo en Pittsburg y 1.500.000 o pies cúbico por segundo en Cairo.

Este río ha sido mejorado, o regulado, y para 1930 costaban sus mejoras un total de 110.000.00 de dólares con un costo de mantenimiento de \$ 2.000.000 oro anuales. Debido a lo larga vida de las presas etc. un cargo para depreciación de 1 1/2% es justificado. Este interés nos lleva a la suma de \$ 1.650.000 por depreciación. Como los ferrocarriles en los Estados Unidos pagan tasa a la rata de 1.46% es también correcto que el capital invertido pague la misma tasa a la misma rata, lo que nos lleva a \$1.606.000. También es justo que el capital invertido pague el mismo promedio de interés anual que pagan los ferrocarriles, es decir, el 4% anual, lo que nos lleva a \$ 4.400.000 oro, dólares. Resumiendo tendremos:

110.000.000 x	4%	=	\$ 4.400.000	Interés sobre C.
110.000.000 x	1 1/2%	=	1.656.000	depreciación
110.000.000 x	1.46	=	1.606.000	tasas
		=	2.000.000	mantenimiento
			<hr/>	
			\$ 9.656.000	

En 1923 el tráfico del río ascendió a 749.120486 toneladas millas lo que nos lleva a un costo de 1.29 centavos por tonelada-milla. A este costo hay que sumarle lo que se le pagó a los acarreadores por mover actualmente la carga. Esto asciende aproximadamente 0.27 centavos por cada tonelada milla, lo que no es excesivo si se toma en cuenta el interés, tasas, depreciación y mantenimiento del equipo flotante, en adición al costo actual de operación. Entonces tendremos $1.29 + 0.27 = 1.58$ centavos por tonel milla.

Ahora pasemos a los ferrocarriles. En 1923 la tonelada milla promedio en los ferrocarriles americanos costó 1.118 centavos, incluyendo todo gasto, según los datos oficiales.

Comparando estas cifras tenemos que el costo de la tonelada milla por el río es un 40% mayor que por ferrocarriles, aún admitiendo la longitud del río, pues la tonelada milla por río no es comparable con la del ferrocarril por no ser equivalentes. Para poder comparar estos datos es importante ver que los mismos puntos unidos por el río y por ferrocarril demuestran para el Ohio una proporción de 1.44 mayor para el río, y por tanto habrá que multiplicar el costo de $1.58 \times 1.44 = 2.24$ centavos oro por tonelada milla contra 1.116 centavos oro para el ferrocarril.

Esta comparación demuestra que el Río Ohio como sistema de transportación se puede semejar a un ferrocarril muy torcido de igual longitud con menos de la mitad de la densidad media de tráfico y éste muy mal balanceado, pero con gradientes favorables al tráfico pesado hacia abajo, con un cama cuyo costo es mayor de tres veces el de un ferrocarril promedio y operando a un costo por tonelada milla por lo menos dos veces el costo del ferrocarril promedio.

Los barcos de vapor de ríos fueron inventados en una generación antes que las locomotoras y la transportación fluvial estaba en su apogeo en el Río Ohio antes que los ferrocarriles aparecieran. Sin embargo, al desarrollarse los ferrocarriles, el costo de la transportación la redujeron, aunque necesitaron cincuenta años antes de que ellos pudieran competir seriamente con el tráfico fluvial. Al continuar la reducción, los ferrocarriles hicieron serios descalabros al tráfico en los ríos.

Respectos a los fletes ferroviarios en Europa, generalmente son mucho más altos que en EE.UU. de manera que dejan un margen amplio para una operación con éxito del tráfico de los canales y ríos. El promedio de productos por tonelada milla en un número de países europeos y en los EE.UU. se muestra en la siguiente tabla, habiendo escogido el año de 1913 para eliminar el efecto de condiciones variables y las ratas de cambio de la Guerra Mundial en tales países.

	Cts. dollar		Cts. dollar
Inglaterra	2 23	Suecia (1912)	1 52
Francia	1 28	Bélgica (1912)	1 13
Alemania	1 37	Holanda	1 38
Austria	1 51	EE.UU.	0 729

Y para terminar este pequeño estudio todavía hay una lección que aprender del Canal Erie y sus ramales que pertenecen al Estado de Nueva York, y en cuya vecindad viven el 70% de la población de ese Estado o sean unos 8.000.000 de habitantes. En su sesión anual el Congreso del Estado de Nueva York, el entonces Gobernador Smith, en 1925 declaró: "El Canal Erie y sus ramales, incluyendo construcción, terminales, elevadores de granos, reparaciones, mantenimiento, funcionamiento y pago de reclamos por daños ha costado al pueblo desde 1905, hasta la fecha \$ 191 626 000 dólares; desde 1905, cuando el primer bono del canal fué vendido hasta 1924 inclusive, hemos pagado en intereses \$ 39 880 337 dólares, lo que hace un costo total para el canal hasta hoy de \$ 230 881 014 dólares".

En los años subsiguientes a la apertura del mismo canal ya reconstruido, en 1919, el flete promedio 1640481 toneladas anuales. El último interés sobre el capital invertido en el canal al 5% anual es de... \$11.544.000, a lo cual hay que agregar \$ 4.182.696 dólares por mantenimiento y funcionamiento, lo que arroja un gasto total anual de \$ 15.727.000 dólares, que equivale a \$ 9.59 dólares por cada tonelada de flete que se manejó en este Superintendente de Trabajos Públicos del Estado de Nueva York, dijo que en 1925 le costó al Estado de Nueva York \$ 451 por cada tonelada de flete manejada por el canal, y que hubiera sido manifestado por ferrocarril pagando el Estado su transporte.

El Sr. J. K. Finch, profesor de Ingeniería de la Universidad de Columbia en N..., declaró: "Al presente el pueblo del Estado de Nueva York está albardado con el mayor Elefante Blanco que se ha comprado, el fracaso más colosal en ingeniería de los tiempos modernos, y el asunto consiste en buscar lo que hay que hacer con él". El Sr. Finch se refería al canal Erie y sus ramales.

Otro autor dice: "Allá por los años del 70, cuando los canales de 7 pies de profundidad acarreaban 6.000.000 de toneladas de flete anualmente, navegaban en ellos entre 5.000 a 6.000 lanchones de 24 toneladas de capacidad cada uno, remolcados por caballos y mulas. Hoy dudo si existen unos 800 lanchones capacitados para el servicio y que respondan a los requisitos de los aseguradores". ¿Por qué esta enorme disminución?

En 1926 los Estados Unidos fueron presa de un entusiasmo popular para construir un canal navegable desde los grandes lagos del Océano Atlántico y los periódicos hacían propaganda a este proyecto bajo el mote: De los Lagos al Océano. El Sr. Ing. F. H. Alfred, al final de su estudio comparativo de los costos

de transportación ferroviaria y de transportación por vía fluvial artificial, se expresó como sigue:

"El país está impresionado por la agitación o propaganda a favor del proyecto de canal de "Los Lagos al Océano". Debe esperarse que la decisión respecto a este proyecto gigantesco deberá hacerse después de haber considerado muy cuidadosamente todos sus aspectos técnicos y económicos, y que tal decisión debería basarse en los resultados que obtengan los mejores expertos y no en consideraciones de gente mal informadas, o al entusiasmo popular histérico, como ha sido el caso frecuente en el pasado".

CONCLUSION

Antes de terminar me voy a someter a vuestra consideración, aunque de una manera pasajera, el siguiente proyecto: Existen en el Mar Caribe, a 11½ millas de la desembocadura de nuestro Río Grande de Matagalpa, los Cayos de Man of War, que forman una rada amplia y profunda, en donde la compañía frutera Cuyamel, desde hace años efectúa el trasborde de la fruta que traen los barcos llamados "Power Barges" desde la Cruz en el río mencionado. Esta rada o bahía de "Mar of War" presenta toda ventaja, pues dicha Compañía solo construyó un muellecito pequeño a unos 30 metros de la orilla, al canal atracaban los buques que viajaban a Nueva York con la fruta.

Con respecto al Río Grande de Matagalpa, diré que tiene gran profundidad desde el interior de su barra, en el mar, hasta El Gallo, tres millares arriba de La Cruz, y si no fuese que su barra tiene unos nueve pies de profundidad mínima, buques de alta mar podrían llegar hasta La Cruz. La Cuyamel obvio la dificultad de la barra del Río Grande usando lanchones grandes motorizados, sin quilla, de 9 pies de calado que la pasan en todo tiempo. Estos lanchones tienen una capacidad para 13.000 racimos de bananos y pueden desplazar de 1.000 a 1.5000 toneladas.

¿Por qué no aprovechamos de esta vía fluvial natural, llevando una carretera o un ferrocarril desde Managua a La Cruz para usar el Río hasta el Mar y el puerto en las aguas profundas de la rada de Man of War? El ferrocarril de Managua a La Cruz partiría a Nicaragua casi en dos mitades, y un ramal hacia el Norte y otro hacia el Sur, llenarían por muchos años sus necesidades. Tanto los exportadores del Norte como del Sur pagarían casi iguales fletes porque estarían equidistantes de Managua o de La Cruz. El ferrocarril pasaría por las zonas de tierras ricas; además, cruzaría una zona en donde abunda la fuerza hidráulica en potencia, y fácilmente desarrollable para electrificar, no sólo al ferrocarril mismo, sino a casi todo el país.

Por qué está perdiendo importancia el Canal de Suez?

BARTOLOME MOSTAZA
Periodista Español

El Canal de Suez hoy tiene mucha menos importancia que en 1956, cuando justamente lo nacionalizó Nasser. Hoy las líneas aéreas están acaparando el pasaje de personas que se ven en la necesidad de hacer largos viajes. El petróleo, que era la mercancía que en mayor tonelaje atravesaba el canal, no necesita de éste. Más aún, los oleoductos desde Arabia y desde Irak al Mediterráneo tienden a suplir y desplazar el tránsito por Suez. Pero, sobre todo, los barcos petroleros gigantes —de 60.000 toneladas para arriba— han adquirido en pocos años el predominio del transporte. Y estos petroleros gigantes no podrían cruzar por el canal de Suez aunque se hicieran en él reformas sustanciales. Esas reformas no alcanzarían la posibilidad de que los nuevos gigantes del mar pudieran hacer uso de una vía de agua artificial. Les resulta más barato a esos petroleros doblar el cabo de Buena Esperanza para llegar a los puertos europeos y norteamericanos.

De ahí que el cierre del canal solamente transtorne la nevegación comercial menor: la que emplea barcos de menos de 30.000 toneladas. Y más que nada, el cierre afecta a los barcos de guerra. Rusia ha visto cortado el viaje que seguían sus barcos para llevar armas a Vietnam, al continente indostánico, a Africa oriental. Y tampoco puede ahora llevarle ayuda por Suez a los gobiernos extremistas de ambos Yemen.

La bancarrota del canal es, principalmente, para Egipto, que sacaba de los derechos de tránsito y estadias a lo largo del canal sus más saneados ingresos fiscales. Por eso son Egipto y Rusia los países más interesados hoy en la apertura del canal. Y se comprende. El cierre del canal ha hecho entrar en crisis las guerras de Yemen y Vietnam, uno de cuyos bandos no recibe con la regularidad y suficiencia necesarias los envíos de armamento y equipos rusos. La economía de Egipto se ha salvado de una gravísima fractura gracias a los préstamos de Moscú.

Ahora, con los importantes descubrimientos de petróleo en varias zonas de Egipto, podrá este país sustituir —y quizás con ventaja— los ingresos que recibía antes del tráfico del canal. Los yacimientos petro-

líferos de Egipto parecen augurar las más halagüeñas posibilidades. Y si a esa posible riqueza del subsuelo se añade la iniciada puesta en regadío de grandes extensiones desérticas, merced a la regularización del Nilo por la serie de presas que se escalarán desde Assuán a las proximidades de El Cairo, entonces ni Egipto se verá gravemente afectado por la inutilización del Canal de Suez.

Conviene tener en cuenta, además, que Libia y Argelia, por un lado, y el golfo de Guinea, por otro, se están convirtiendo en grandes abastecedores de petróleo para Europa. Si tenemos en cuenta que Asia no necesita del canal de Suez para cubrir sus necesidades de carburantes (pues los lleva del golfo Pérsico y de Indonesia) y que Europa ya camino de bastarse con el petróleo del norte de Africa y el de la península arábiga o Asia Menor, vertido por los oleoductos en los puertos del Mediterráneo oriental, se comprenderá por qué empezamos este comentario con la afirmación de que el canal de Suez tiene hoy menos importancia que en 1956. Y cuando el transporte aéreo de mercancías por medio de la técnica balística —que no parece lejana— sea una realidad, el canal de Suez quedará reducido a servir las necesidades de Egipto y países limítrofes o cercanos del Oriente Medio. Por eso, si el cierre se prolonga unos años, el canal de Suez habrá perdido casi todo su valor para el transporte mundial.

Hay que tener en cuenta también los incalculables hallazgos de gas natural en el mar del Norte, que están ya en pleno rendimiento y dan energía a los países ribereños. Este fabuloso hallazgo de gas —el mayor del mundo hasta ahora— ha desvalorizado los yacimientos de gas de Hassi M'Rimel y alrededores, en Argelia, y disminuye la dependencia europea de las grandes reservas de energía atesoradas en el Asia Menor. Pensemos, por último, que Europa puede, de aquí a pocos años, tener en el átomo su caudal máximo de energía. Y entonces se vería totalmente libre y autárquica en esta materia.

En suma, el canal de Suez tiende a perder cada año más su importancia. Y la perderá casi toda en un quinquenio si siguiera cerrado.

UNO DE LOS ACONTECIMIENTOS MAS IMPORTANTES DEL SIGLO XIX: LA INAUGURACION DEL CANAL DE SUEZ

LAS OBRAS DURARON DIEZ AÑOS Y COSTARON A LA COMPAÑIA
INTERNACIONAL QUE LO CONSTRUYO 457 MILLONES DE FRANCOS

EL CANAL CUMPLIO UN SIGLO EL AÑO PASADO.

El canal de Suez cumplió un siglo. Durante este año se celebra el primer centenario de la inauguración, acaecida el 17 de noviembre de 1869, en medio de grandes festejos, que estuvieron presididos por la emperatriz Eugenia de Montijo, el emperador Francisco José de Austria, el khedive Ismael y varios príncipes europeos, embajadores, científicos y gente ilustre en el arte y en la literatura. Festejos cuya culminación y acto final fue el estreno de la célebre ópera de Verdi concebida para el caso: "Aida", a cuyos acordes quedaron enlazados el mar Mediterráneo y el mar Rojo.

La construcción del canal de Suez ha sido siempre considerada como uno de los acontecimientos más relevantes del siglo XIX y como muestra de la capacidad técnica e ingeniera del "siglo de las luces" y del progreso. Desde el día en que se dió el primer golpe de pico a la cabeza de una trinchera piqueada en el trazado del que era entonces simplemente un proyecto de canal, junto a la playa desierta, el mundo comprendió la enorme significación de esta brecha abierta que lograba comunicación directa entre el Occidente y el Extremo Oriente.

Aún cuando el hombre se encuentra hoy empeñado en heroicas conquistas espaciales, no puede menospreciar ésta, que ha sido una de las más grandes empresas acometidas por la humanidad y cuya gloria corresponde a un nombre: Fernando de Lesseps.

Desde los farahones

A Fernando de Lesseps le fué dado el don de

realizar un viejo y milenarío sueño de los farahones, en cuyos lejanos días se consiguió que un navío, aprovechando la crecida anual del Nilo, pasara del Mediterráneo al mar Rojo. Herodoto relata tales empeños. Era el comercio el que buscaba estelas para las naves. La Europa mediterránea empezó a soñar en el XVIII con un canal en Egipto, y es Francia la que asume las pretensiones.

Napoleón Bonaparte, durante su campaña en Egipto, había formulado a sus ingenieros la siguiente pregunta: ¿Por qué no se comunican directamente el Mediterráneo y el mar Rojo? ¿Por qué no hacer realidad el proyecto colosal de los farahones? Y Francia empezó a soñar con el canal.

Pero al canal le había surgido un enemigo durísimo: Inglaterra, celosa de su hegemonía marítima y comercial, tenía miedo. Lord Palmeston y Disraeli fueron enemigos públicos de la empresa.

Fernando de Lesseps —a quien los cronistas consideran, junto con Pío IX, las dos grandes figuras del siglo— poseía entre sus contemporáneos fama de genio. Era hijo de padre francés y madre española. Tenacidad, voluntad y una fuerza irrefrenable para conseguir lo que se proponía eran los rasgos sobresalientes de su carácter. De él se decía: es un zuavo agregado a una embajada, un español disfrazado de inglés y un volcán cubierto de nieve. Como cónsul de Francia recorrió Portugal, España y el norte de Africa. En El Cairo se formuló la misma pregunta que Napoleón.

Tenía cincuenta años cuando puso manos a la obra de realizar este viejo sueño de la humanidad. Para ello tuvo que conseguir aunar las voluntades. Por vez primera en la historia se aunaban los enormes capita-

les de dinero, de ciencia, de industria, de trabajo, de mano de obra que hacían falta para llevar a cabo una empresa internacional.

Así fué como, bajo su dirección, quedó constituida la Compañía Universal del Canal Marítimo de Suez para la apertura del istmo y la explotación de un paso propicio a la gran navegación. El virrey de Egipto Mohamed Said firmaba el acta de concesión en 1854.

INGLATERRA Y EL COLERA. LAS MAYORES DIFICULTADES.

En los primeros días de abril de 1859, diez europeos y doce indígenas, llegados de Damietta, por el lago Menzaleh, instalaron sus tiendas en la playa desierta, bautizando el lugar, en nombre de la Comisión internacional, como Puerto-Said, en honor del virrey reinante. El día 25 de abril llegaba Fernando de Lesseps, se izaba la bandera egipcia y se daba el primer golpe de azada. El canal había comenzado. Diez años después transitarían el lugar buques colosales.

Tantas dificultades y rivalidades se han levantado siempre en torno al canal de Suez, que ha merecido pasar a la pequeña historia con el nombre de canal de las discordias. Las discordias y los obstáculos de toda índole: naturales, técnicos políticos, económicos y sociales.

Entre todos merece recordarse el conflicto que en 1882 se produjo entre la Compañía y el khedive con el Ejército inglés, con motivo del pronunciamiento de los coroneles egipcios, ocurrido en El Cairo. En realidad sirvió de pretexto a Inglaterra para entremeterse y erigirse en custodia del orden y seguridad en custodia del orden y seguridad en la zona del canal y, sobre todo, para salvaguardar los intereses del monopolio marítimo británico, que pretendía ejercer también en aquella zona.

También es memorable la tragedia que supuso la epidemia de cólera declarada en el mes de Junio de 1862, y que causó numerosas bajas entre los valientes del istmo. Las obras se paralizaron en El Guisr, Ferdane y Kantara. Una ola de pánico general hacía a la gente. Lesseps se mantuvo allí todo el tiempo, organizando, dando ánimo. La población total del istmo ascendía en mayo a 6.600 europeos y 3.840 indígenas.

34.000 OBREROS

Diez años duró la construcción del canal. La empresa costó la importante suma de 457 millones de francos de aquella época. La población total del istmo se componía, en los últimos años de la construcción, de 16.010 europeos y 18.141 indígenas. Treinta y cuatro mil obreros trabajaban en el canal, y la población total en sus orillas ascendía a 49.000 habitantes.

Un enorme contingente humano y de maquinaria se había reunido allí, donde en mayo de 1859 no vivían sino 25 europeos y 125 indígenas, que suponían la población total del istmo. Las cifras siempre son

elocuentes. Las dragas fueron construidas especialmente para que maniobraran en las obras del canal. Mientras, llegaban por mar miles de carretillas, palas, picas, material locomóvil, bombas, cal, piedra y ladrillos. Treinta y tres dargas de diferentes tipos trabajaban entre Port-Said y Kaubiz en 1868.

Desde 1860 quedó organizado el servicio médico y de hospitales en los campamentos más importantes. Había hermanas de la Caridad, capilla católica y mezquitas.

Resulta fácil adivinar, tras estos datos escuetos, las condiciones de vida y trabajo que tuvieron las personas que afectaron esta empresa. Una empresa con carácter de aventura, de cruzada ingenieril, de epopeya técnica.

La presencia de España fué en ella efectiva. Más de lo que permite entrever la crónica pomposa y solemne de la inauguración, presidida por la prestancia y la belleza de Eugenia de Montijo, la emperatriz de los franceses, la hermosa granadina. O por la hazaña, también relatada, que llevó a cabo la fragata de guerra "Berenguela", dispuesta a emprender la travesía del canal marítimo y seguir camino hacia Filipinas, navegando luego por el océano Indico.

Para atravesar la peña de Serapeum, paso difícil del canal, la "Berenguela" disminuyó su calado a toda costa, haciendo desembarcar cuanto fué preciso: velamen, artillería, carbón, anclas, cadenas y otros objetos. El señor Arias Salgado, comandante de la nave, cumplió el objetivo y siguió viaje a Manila.

EL ESPAÑOL DEL CANAL

Esa presencia tuvo su mayor efectividad en la persona de don Nemesio Artola. Un español que estuvo íntimamente ligado a cuantos planearon y realizaron la obra.

Don Nemesio Artola, guipuzcoano, se incorporó a las obras del canal llamado por Lavalley, con quien había trabajado en la construcción del ferrocarril del Norte de España. Lesseps había llamado a Lavalley, gran ingeniero inglés, cuando los asuntos diplomáticos en torno al canal adolecían de serios problemas creados por Inglaterra.

Don Nemesio Artola, durante el tiempo que permaneció, dedicó sus ocios a ejercer como cronista de la construcción del canal. Escribió a modo de diario unos cuadernos que han permanecido inéditos hasta ahora, en que, providencialmente recordados, han salido a la luz cuando se celebra el primer centenario de la inauguración del canal. Esas memorias, examinadas y presentadas por el ilustre economista y periodista de honor don Antonio de Miguel, han sido publicadas por Repesa. De ellas hemos tomado información para elaborar este memento de la epopeya del canal, en la cual, y a través de aquel vasco tenaz y trabajador, estuvo presente España.



Fernanda del Canal

AURORA Y OCASO DE UNA EMPRESA GENIAL

ERNESTO J. CASTILLERO R.
Historiador Panameño

El 19 de enero del corriente año del Señor (1970) se cumplirán exactamente noventa años de que fué solemnemente iniciado el Canal de Panamá por los franceses, hecho que constituyó una de las más bellas

páginas sociales de la capital istmeña en el siglo pasado. Este acontecimiento fué igualmente el comienzo de la gran tragedia que motivó la triste celebridad aún conservada, del nombre de "Panamá" como signifi-

cado de desastre financiero, estafa, robo en gran escala, engaño, etcétera.

Acaba de constituirse en Francia la "Compañía Universal del Canal Interoceánico", iniciativa del genio emprendedor del Conde Fernando de Lesseps, quien asumió la presidencia de la sociedad. La Junta Directiva de la misma la formaban Carlos de Lesseps, hijo del Conde, el Barón Renry Cottu y Mario Fontane, participantes con el primero en la construcción del Canal de Suez, por cuyo éxito fué llamado Lesseps a tomar asiento en la Academia Francesa, y nada menos que por el célebre orador Gambetta, el "Gran Francés".

El objeto de la Compañía era emprender la construcción del Canal de Panamá. Fueron presupuestados para realizar la obra alrededor de seiscientos millones de francos, los cuales debían colectarse por suscripción popular. Desgraciadamente la mala reputación del Istmo como lugar poco salubre, hizo que el empréstito fuese acogido por el pueblo francés.

Lesseps, que no admitía rendirse a la primera dificultad, adoptó una actitud espectacular que había de herir el espíritu impresionista y romántico de sus contemporáneos. Anunció su viaje al Istmo en compañía de su familia para inaugurar las obras. Demostraría de esta manera que Panamá no ofrecía peligro alguno, ya que si lo hubiera, no había de exponer él a su joven y bella esposa y a sus hijos a las garras de las mortíferas enfermedades tropicales, motivo de tanto temor por parte de los europeos.

En un atardecer luminoso, el trasatlántico (30) de 1879, arribó a la bahía de Limón, en la costa panameña, "Lafayette". El barco se ofreció a la vista de los habitantes de la ciudad de Colón empavesado con las banderolas de todos los países, entre las que se destacaban el tricolor de Francia y el pabellón de Colombia que parecía un retazo de arcoiris arrancado al firmamento. Aquellos colores familiares tenían para los istmeños en esos momentos el simbolismo de la patria y el anuncio de la nueva era de abundancia y de bienestar anhelada, que se les prometía en la persona del ilustre visitante.

Presidía el gobierno del Estado soberano de Panamá don Gerardo Ortega, quien estaba en las postrimerías de su administración. Designó éste para recibir al Conde de Lesseps y su comitiva en Colón a los señores Ramón G. de Paredes, Rafael Arango y el Doctor Manuel Amador Guerrero. En el mismo barco, tomados en el puerto de Sabanilla, vinieron al Istmo también el delegado del Gobierno nacional, don Antonio Ferro y representantes oficiales de otros Estados de Colombia.

Descendió el distinguido huésped a tierra istmeña en compañía de sus familiares y del personal de su comitiva, compuesta por personajes famosos en el campo de la ciencia: Bonaparte Wyse, sobrino de Napoleón el Grande, autor con Armando Reclús y con nuestro sabio y malogrado contemporáneo Pedro J. Sosa, del proyecto del canal que se iba a construir, Dirk Verbrugge, Boutan Abbers, Bionne, Dauprat y muchos más en número de 150 individuos.

El Istmo panameño a los pasos del eminente visitante, se estremeció con una intensa emoción. "Desde

que se anunció su llegada, dice Rubén Darío, los jardines alistaron sus flores. Llegó, y Panamá todo fué flores, banderas y espumas de champaña! Lesseps fué recibido como si hubiese sido un dios. Desde el báculo del Obispo Paúl hasta el sombrero del último operario, todo se movía en su nombre y a su gloria. Dudo que en su smalah oriental haya obtenido mayores honores y triunfos".

El 31 atravesó el Istmo en ferrocarril para llegar a Panamá. Desde la una de la tarde, la estación de esta ciudad estuvo de bote en bote con la multitud que aguardaban. Sin distinciones de colores ni clases la gente se apiñaba llenos todos de ansiedad y de la más viva curiosidad. En una tribuna especial profusamente adornada con palmas y gallardetes, se encontraba el Presidente del Estado, señor Ortega y sus Secretarios de Gobierno y Hacienda, don José M. Alemán y don Manuel Cervera; el Presidente de la Cámara Legislativa, don Constantino Arosemena, y la diputación; el Obispo, Doctor José Telésforo Paúl, y personajes del alto clero; don Manuel J. Díaz, Comisionado especial del gobierno panameño, y oficiales de la Guardia Colombiana acantonada en el Istmo.

El tren no llegó a las 5 de la tarde, retrasado con los festejos que se celebraron en el trayecto. Cuando la sirena de la locomotora anunció su proximidad, un grito de júbilo de la multitud correspondió al silbido de la máquina y miles de sombreros y de manos se batieron en señal de bienvenida y del más espontáneo regocijo.

Un cronista contemporáneo describe así este momento: "Un caballero de semblante risueño, alegre, ágil, robusto, llevando en sus brazos a una niña de siete años, llamada FERNANDA DEL CANAL, descendió en el andén. Era el Conde de Lesseps. Detrás bajó su hermosa e interesantísima esposa con dos hijos más, uno de los cuales, llamado Ismael, de ocho años de edad, tenía una singular hermosura. La señora era muy joven. Tendría apenas unos 30 años. En la Estación dieron la bienvenida en representación del Gobierno y de los Estados Unidos de Colombia los señores Antonio Ferro, Comisionado de la nación, el Presidente Gerardo Ortega y otros comisionados. Lesseps les contestó en términos gentiles".

Banderas francesas y colombianas, coronas y flores en profusión adornaban la ciudad.

Una vez dichos los discursos de bienvenida, extensa hilera de coches desfiló a lo largo de la vía que de la Estación conducía al fastuoso "Gran Hotel" pasando bajo arcos con inscripciones adecuadas que adornaban las calles de tránsito. Las damas panameñas con su espléndida belleza animaban los espíritus y la multitud, llana, heterogénea, manifestaba su alegría.

En la noche se dió al ilustre huésped un banquete y en él hicieron oír su voz de bienvenida el Ilustrísimo prelado Monseñor Paúl, y los señores Ferro, Holguín, Ruí, Araujo y Alemán. El señor Lesseps contestó en castellano con frases llenas de entusiasmo y energía, lisonjeándose de ver dentro de siete años abierto el canal colombiano al comercio del mundo.

Los festejos se prolongaron hasta el 20 de enero.

Fueron variados. Hubo paseos, fuegos artificiales, corridas de toros, carreras de a caballo, excursiones lacustres por la bahía, bailes, etcétera. "El trópico istmico es de una belleza cálida; las gentes, sobre todo las entonces colombianas, eran afectuosas y entusiastas. Lesseps tenía el más bello cielo, la más bella gloria y cada habitante del Istmo era su súbdito. Lesseps Bajá era nada ante Lesseps ídolo; no había noche sin baile, ni baile sin derroche", ha apuntado un observador extranjero.

El gran día de históricos recuerdos, fué el 19 de enero de 1880. Era el día de la toma de posesión de don Dámaso Cervera de la Presidencia del Estado y el señalado por el "Grande Anciano" para iniciar la apertura del Canal.

Después de la primera ceremonia oficial en la Catedral, se dirigieron los asistentes a la segunda. El inmortal lírida, Rubén Darío, a quien he citado, ha descrito ésta así: "La procesión era triunfal. Primeramente pasaba el Grande Hombre entre las autoridades y los cónsules; entre estandartes colombianos y franceses; después las familias, en cuyas casas no faltaba el retrato del anciano ilustre: luego innumerable tropa de los europeos, yanquis, centroamericanos, jamaicanos, negros puros y chilenos que se quitaban la gorra de labor al paso del dios... Jamás, ni en sus esplendores de Egipto, ni en sus íntimas fiestas imperiales, pudo ver el "Gran Francés" tan superior victoria.

La comitiva tomó el vapor "Taboguilla" para trasladarse a La Boca, en el estuario del río Grande, que debía ser la entrada, por el lado del Pacífico, del Canal en proyecto. Más de tres mil personas presenciaban la extraordinaria ceremonia.

Lesseps habló con profunda emoción. Su voz, acostumbrada a dejarse oír en los Congresos de sabios de Europa, temblaba bajo la impresión solemne del momento. Un como presentimiento de aquel minuto influiría en su vida de celebridad, embargaba su espíritu de luchador, y, sobre todo, de afortunado vencedor. Por suerte las crónicas de aquel tiempo recogieron sus palabras sencillas y trascendentales. Lesseps dijo así: "Bajo la autoridad de la República de los Estados Unidos de Colombia, con la bendición del Ilustrísimo señor Obispo de Panamá, en presencia del Delegado del Gobierno general y de todos los Estados de Colombia, con asistencia de los miembros de la Comisión técnica de los estudios definitivos del Canal marítimo universal interoceánico, se dará hoy 19 de enero de 1880, por la señorita Fernanda de Lesseps, el primer golpe de zapa en el sitio que marcará la entrada del Canal marítimo en la costa del Océano Pacífico. Todos los asistentes darán en seguida su zarpaso en señal de alianza de todos los pueblos que contribuyen a la unión de los dos Océanos para el bien del género humano".

Una vez dicho lo anterior, mientras la gentil Condesa, Madame Luisa Elena Autard de Lesseps, ayudaba a su hija FERNANDA DEL CANAL, a sostener en una mano las banderas de Francia y Colombia unidas en el destino común de los vínculos de la magna empresa, el Conde de Lesseps, su padre, puso en la otra la pica de plata con que debía la niña arrancar el pri-

mer terrón de tierra istmeña, de esta tierra unida por el Creador, que había de desunirse al impulso del genio humano "pro mundi beneficio".

Tronó el cañón anunciando la buena nueva. Las bandas militares elevaron las notas marciales de los himnos de Colombia y Francia; a lo lejos las campanas de las iglesias tocaron a gloria; lluvia de flores cayó sobre el suelo herido por las manos infantiles de FERNANDA DEL CANAL: atronadores gritos de júbilo brotaron de las gargantas de los miles de espectadores y el champaña borboteó a raudales. El Canal de Panamá, con la bendición de la Iglesia Católica representada en el acto por el Ilustrísimo señor Paúl quedó iniciado.

Comprendo la emoción del viejo luchador y adivino las impresiones que sentiría su entonces tierna hija FERNANDO DEL CANAL DE LESSEPS, símbolo en esa hora de la heroica y generosa Francia, nación gentil que pronto se sacrificaría al secundar la gigantesca concepción de aquel visionario que en una época fué un semidiós de la humanidad. ¡Cuán lejos estaba la alba y blonda criatura, cándida y bella como un serafín, tierna y dulce como corresponde a una infantil mademoiselle parisina, que ella era ese día inocente iniciadora del drama más trascendental que se representaba en aquella centuria...!

Al habtar ante una Asociación Científica de París el 17 de abril de 1880, sobre sus observaciones en Panamá, se expresó así:

"Mi mujer y mis hijos me han acompañado, y la expedición se componía de 150 personas. Todos hemos vuelto con buena salud. Se nos había dicho que bastaba mojarse en Panamá para contraer la fiebre: ninguno de nosotros la ha tenido, y sin embargo nos hemos mojado frecuentemente. Se ha pretendido que cada metro del ferrocarril de Colón a Panamá, había costado la vida a un chino; lo que hay de cierto es que hubo una epidemia de suicidio entre los obreros chinos, quienes, acosados por la nostalgia, enterraban su pequeña fortuna al pie de un árbol y se colgaban de una de sus ramas, persuadidos de que volverían directamente a China. Francamente el clima no influía en nada.

"Aquí tenéis a la mujer de uno de nuestros ingenieros a quien yo casé en Panamá. Os la presento como un ejemplo palpitante de la salubridad del Istmo. Conozco en Panamá una familia en donde hay diez y nueve mujeres, y otra en donde hay catorce. También conozco una mujer joven aún que tiene cincuenta nietos. Juzgad por esto si ese podrán ser un país malo.

"Cuando llegué a Panamá me hicieron una brillante recepción. El Obispo mismo se dirigió a mí hablandome de independencia y de libertad.

"¡Qué dicha si todos fueran como ése!

"El resultado de los estudios ha sido completamente satisfactorio. El Canal seguirá, al lado del Atlántico, la dirección del río Chagres, y al lado del Pacífico, la dirección del río Grande. Estos están separados por una montañita de treinta y seis metros de altura, que constituye la única dificultad sería del trazado.

"Yo he sido diplomático veinticinco años e ingeniero hace treinta años; Ingeniero sin diploma, es cierto, como dicen los americanos; pero se me creará cuando afirmo que la posibilidad del Canal, admitida teóricamente por el Congreso de París en 1879, está hoy demostrada prácticamente por la Comisión de los estudios".

El discurso del señor Lesseps tendía a demostrar la posibilidad cierta de la comunicación interoceánica por el Istmo panameño y sintetizó sus observaciones en esta lacónica frase: "El Canal de Panamá será más fácil de comenzar, de terminar y de mantener que el Canal de Suez".

Francia le escuchó y aplaudió con frenesí. Ante manifestación tan contundente el empréstito de seiscientos millones de francos que la Compañía del Canal exigió al país fué cubierto exactamente por el doble de la suma por el pueblo francés en tres días. La Compañía Internacional del Canal Interoceánico, que había calculado el costo de la obra en algo más de los seiscientos millones, era poseedora de mil doscientos millones ya. Toda Francia concurrió con entusiasmo, con delirio, a secundar la empresa de su ídolo de aquellos días, el hombre que osaba reformar la obra perfecta de Dios, uniendo los océanos y separando los continentes que el Supremo Hacedor había dejado separados o enlazados de acuerdo con su divina saviduría. Su lema, "Apeiret terram gentibus", iba a tener pronta y feliz realización.

El empréstito no fué cubierto por capitalistas, sino por el pueblo. Agricultores mozos de cordel, modistillas, granjeros, cargadores, camareros, etcétera, corrieron a colocar sus ahorros en el brillante negocio del Canal de Panamá. El de Suez había costado alrededor de quinientos millones de francos, y de América, que costaría menos, tenía mil doscientos millones. Perspectiva más halagadora para un negocio, era difícil de ofrecerse a un empresario tan hábil y afortunado como el Conde de Lesseps.

Según la opinión de los técnicos, y los estudios hechos, el Canal sería a nivel, de 75 kilómetros de largo, desde la Bahía de Limón, en el Atlántico, hasta la Bahía de Panamá, en el Pacífico, utilizando en las vertientes de este Océano el río Grande —en cuya desembocadura se inició solemnemente la excavación como atrás se dijo, el 19 de enero de 1880,— y en las del Atlántico, el río Chagres cuyo abundante caudal sería una gran ayuda para mantener el nivel de las aguas.

El 20 de enero de 1882, se dió comienzo efectivamente a los trabajos, bajo una pésima administración y una casi desorientación, empezando por los presuuestos que quedaron a una enorme distancia de lo que la práctica demostró que debieron ser. A esto hay que agregar el imponderable despilfarro y los robos descarados llevados a cabo en los fondos de la Compañía, la que en 1889 se declaró en quiebra. Su activo era de 170 millones de francos, su pasivo de F. 1,435,000,000. Se asegura que de esta suma, colectada por empréstitos entre el pueblo francés para la gigantesca obra de Panamá, sólo la tercera parte fué convenientemente invertida en ella. Las obras y los pla-

nos, las maquinarias, instrumentos, estudios, edificios, etcétera, fueron valorados en 1902 sólo en ciento nueve millones de dólares o sea, quinientos cuarenta y cinco millones de francos, pero el Gobierno de los Estados Unidos no dió en 1904 por todo eso sino doscientos millones de francos, o sea cuarenta millones de dólares.

La imprevisión y la mala fe fueron la característica de esta desgraciada empresa. En Europa se compraban artefactos e instrumentos de labor sin apreciar su utilidad.

Maquinarias costosísimas y en número exagerado, eran enviadas a Panamá. Locomotora que se descarrilaba, dice un testigo presencial, se dejaba abandonada: era lo usual colocar otra nueva. El director general de las obras vigilaba éstas desde un tren que costó \$40,000. Antes de hacer un lago artificial, se llevaban por rieles al valle que se suponía iba a ser cubierto por las aguas, las lanchas y vaporcitos y se anclaban en la llanura en espera del elemento propio para su uso y allí la intemperie destruía los cascos sin que el lago llegara a llenarse. Cada ingeniero tenía un palacete y Lesseps se hizo construir el suyo en Colón que costó cincuenta mil dólares, pero que nunca llegó a usar. A un país tropical como Panamá, se trajeron 10,000 palas para remover la nieve y se impotraron aparatos adaptables a las locomotoras para despejar también de nieve la vía férrea. Una tonelada de picos abandonados y oxidados recogieron en 1904 los norteamericanos a lo largo de la zanja.

El colmo de la "Previsión", o mejor, del derroche sin consideración, es que de Francia se enviaron a Panamá, 15,000 antorchas para las luminarias en la noche de la inauguración del Canal, cuando no se tenía excavada aún la tercera parte de éste. A Eiffel se le adelantaron más de 30,000.00 de francos por la construcción de unas esclusas que jamás llegó a fabricar y suministro de materiales que tampoco llegó a comprar.

Todo el mundo, al fin, tuvo conciencia de lo que pasaba, menos Lesseps. Es conocido que en un banquete de personalidades de la Compañía en París, un personaje audaz por el cinismo o por los efectos del profuso champaña, hizo este significativo brindis: "Señores: esto es del Canal de Panamá, que puede estarse construyendo, pero que jamás se construirá".

Los empréstitos habían venido sucediéndose, cubiertos con menor entusiasmo cada vez. El segundo, lanzado por quinientos sesenta y cinco millones, no alcanzó sino doscientos veintitrés millones de francos. La fe de los contribuyentes se aminoraba, pero no faltaban ilusos o engañados por los agentes de propaganda de la Compañía, que expusieron sus ahorros en la desastrosa aventura. Otros millones más lograron colectarse después, que cayeron en el tonel de las Danaidas en cuyo seno desapareció, no sólo el oro francés, generosa y gentilmente brindado por el pueblo gallo, sino igualmente la reputación de muchos de sus hombres, figuras visibles en los círculos de las finanzas y de la política.

Un Cupón de uno de los empréstitos no cubierto, dió origen al juicio criminal que se siguió a los empresarios. M. Baihuut, Ministro de Obras Públicas; M.

Rouvier, Ministro de Finanzas; M. Freycinet, ex Ministro de Guerra y otros más; el Barón de Reinach, banquero; M. Eiffel, célebre constructor de la torre de su nombre en París y contratista de las esclusas para el Canal de Panamá; M. Fontane y el Barón de Cottu, colaboradores, como tenemos dicho, de Lesseps en la construcción del Canal de Suez y miembros de la directiva de la "Compañía Internacional del Canal Interoceánico" de Panamá; los Lesseps, padre e hijo; 26 parlamentarios, entre los que estaban Jules Grevy, etcétera, fueron sindicados como reos de cohecho y participantes en la malversación de los fondos destinados a construcción del Canal. Hasta M. Clemenceau, el famoso "tigre", héroe civil de la Gran Guerra (1914-1918) y vencedor del Imperio Alemán desde su sillón ministerial de París, fué envuelto en el escándalo, del cual, sin embargo, salió impoluto.

El más culpable de todos fué Cornelio Hertz, un industrial y estafador profesional de raza judía que supo aprovecharse de las circunstancias y de la debilidad de los demás, sustrayendo sumas de los fondos secretos de la Compañía del Canal para comprar el Parlamento.

Sucidios, fugas, prisiones, etcétera, fueron el epílogo de aquella magna empresa.

Francia juzgó a los delincuentes y les aplicó la sanción de sus leyes, y lo que fué más grave aún, el severo juicio de la opinión pública que castigó hasta a los que lograron evadir las penas corporales.

Y el Conde de Lesseps, el padre de FERNANDA DEL CANAL, que en hora feliz con sus manos infantiles iniciara los ciclópeos trabajos de la unión de los más grandes océanos del mundo por el istmo de Panamá, yacía mientras tanto en la inconciencia, ciego, enfermo y enloquecido.

"Vencido por la edad, Anatole France, abrumado por los sufrimientos, pero conservando, según creo, toda la lucidez de su espíritu, M. de Lesseps conoció toda su extrema desgracia. A la hora trágica para su gloria y para su nombre, solo en medio de los suyos en la quinta rústica de Chesnaye donde, casi medio siglo antes, había trazado sobre un mapa la línea que debía unir dos mundos, débil ahora, inerte, desolado, poniendo otra vez su cobertor de viaje sobre sus rodillas, el gran viajero se moría en el silencio..."

"El glorioso Ferdinand de Lesseps, dice Paul Bringuier, al historiar la vida de los Presidentes de Francia, por haber sobrepasado su sueño, por haber confundido la poesía con el comercio, por haber negado al dinero otro lugar que un medio, por haber creído que todo lo que está al servicio de una gran idea es honorable, puro ante los ojos de la moral, estafador ante los de la ley, fué a parar a un tribunal. "Panamá era más que un negocio privado."

Ni espiritual, ni físicamente se parecía en aquellos momentos trágicos de su vida, al superhombre de quien el Delegado del Papa había dicho veinticinco años atrás, al inaugurarse el Canal de Suez:

"Proclamemos bien alto que el nombre de Lesseps pertenece desde ya a la Historia, a la que, por un raro privilegio de la providencia, se incorpora en vida; proclamemos ante toda la Tierra que la Francia, lejos

pero no ausente, está contenta y orgullosa de su hijo. Proclamemos, por último que desde el extremo confín de los tiempos, al igual que en el Nuevo Mundo descubierto en el siglo XV, se dirá para siempre, por toda la posteridad, el nombre del genial descubridor Cristóbal Colón; e igualmente este canal de dos mundos, enseñará para siempre también el nombre de otro genio que vivió en el siglo XIX; nombre que me siento dichoso de pronunciar a los cuatro vientos del cielo; el nombre de Ferdinand de Lesseps".

En el más absoluto eclipse espiritual, en el más completo agotamiento corporal, en la más grande opacidad de su anterior gloria y degradado ante el mundo, casi nonagenario, el 7 de diciembre de 1894 se apagó esa vida triunfadora y bajó a la tumba aquel varón inmortal que, como dice Nieto Caballero, "había conocido todas las cumbres y todos los abismos, todos los honores y todas las ofensas".

Ante su féretro pudo repetirse la sublime invocación del gran Bossuet: "Sólo Dios es grande, hermanos míos..."

Con cuánta ternura, los años transcurridos desde aquella mañana tropical de Panamá, la Marquesa de Miramón, recordará entre el deslumbramiento de la vida parisina, la solemne ceremonia en que niña aún y cuando se llamaba FERNANDA DEL CANAL, inició con sus tiernas manos la obra genial que concibiera su glorioso padre y que por una fatalidad del destino se trocara en horrible tragedia. Manos extrañas y cerebros de otra raza debían de completar la maravillosa concepción del "Grande Anciano", a quien la inmortalidad había consagrado desde la feliz realización de Suez.

En una vetusta plaza colonial, entre murallas que evocan un pasado glorioso de la vieja patria España, la República de Panamá ha consagrado un rincón florido y poético a la memoria del "Grande Anciano". Allí está él, reproducido en el mármol como en tiempos mejores, frente a sus ilustres e inmortales colaboradores, los que delinearon el canal interoceánico: Napoleón Bonaparte Wyse, Armando Reclús y el sabio panameño Pedro J. Sosa, cuyos bustos en bronce miran de hito en hito al genial promotor.

El pueblo panameño no podrá olvidar nunca que fué Lesseps quien marcó los rumbos actuales del Istmo al señalar en su suelo la senda del comercio del mundo.

Lesseps, dirigiendo la mano de su pequeña hija FERNANDA DEL CANAL, vino a consagrarse el Primer Zarpador de la gran ruta que llevará al Istmo en un futuro que puede estar cercano, al destino que el genio de Bolívar le señaló hace más de un siglo a nuestro suelo.

"Esta magnífica posición entre dos mares podrá con el tiempo ser el emporio del Universo—dijo en 1815 el Libertador de la América—. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y atraerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día de la Capital de la Tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio, la del antiguo Hemisferio."

LOS PRIMEROS PASOS DADOS POR LOS ESTADOS UNIDOS PARA CONSEGUIR LA CONCESION DEL CANAL DE PANAMA

ERNESTO J. CASTILLERO R.
Historiador Panameño

I

EL CONGRESO AMERICANO TOMA INTERES EN LA EMPRESA.

La historia del Canal de Panamá es muy interesante. Estudiadas sus complejas y distintas fases, hay para llenar, si se escribiera toda, varios volúmenes. Desgraciadamente sólo en una parte mínima, puede decirse, ha sido escrita en español. Para conocerla en todos sus aspectos, habría que leer la cuantiosa bibliografía inglesa y francesa, a cuyas nacionalidades pertenecieron muy importantes personajes que intervinieron, en el curso de varios siglos, directa o indirectamente.

De todos es sabido que el Canal que hoy admira el mundo y de que estamos tan orgullosos los panameños, si bien fué una concepción de los españoles desde cuatro siglos ha, ellos no llegaron más allá de los estudios teóricos. Fueron los franceses los que a fines de la centuria pasada (1882/1900) iniciaron la obra de construcción, removiendo para abrir la gran ruta, un tercio de lo que se necesitaba del suelo del Istmo. Y fueron a su turno los angloamericanos quie-

nes terminaron la obra a principios de este siglo (1904 a 1914), coronando los esfuerzos seculares de los científicos de las tres naciones mayormente interesadas en la empresa: España, Francia y los Estados Unidos.

El interés de la nación norteamericana, feliz realizadora del Canal, data de más de cien años. En 1826 el Secretario de Estado, Henry Clay, al corresponder a la invitación que hiciera a su país el Libertador Bolívar para que se hiciese representar en el Congreso Internacional de Panamá, entre las instrucciones que dió a su delegación, le decía: "Un Canal para la navegación entre el Atlántico y el Pacífico será tema que considerará el Congreso.

Este vasto proyecto si alguna vez se realiza, tendrá más o menos importancia para todos los países del mundo, pero los mayores beneficios serán sin duda para este Continente. Si esta obra llega a ejecutarse, su utilidad no debe ser exclusiva para una nación, sino que debe ser extensiva a todos los países del globo, mediante el pago de un impuesto razonable". Este es el principio de la universalización del Canal.

La cuestión de la gran ruta, es sabido, no se trató en la histórica Asamblea, a pesar del interés de Bolívar

en dicho tópico. Pero estaba en la mente de los estadistas de las naciones europeas y americanas la necesidad de acometer la empresa de dividir la América por medio del Canal en el término más breve posible. Por eso el istmo centroamericano y el de Panamá fueron objeto de los estudios de los científicos venidos de todas partes a investigar las posibilidades de realizar la obra con el menos gasto y la mayor eficiencia.

El Congreso de los Estados Unidos, en vista de ese interés universal, se creyó en el deber de tomar cartas en el asunto, excitando a su gobierno a obrar para asegurar en favor de su país los beneficios del Canal.

El 3 de marzo de 1836, reunido el Senado discutió y aprobó la siguiente Resolución:

"Solicítense respetuosamente al presidente de los Estados Unidos, que considere la conveniencia de iniciar negociaciones con los gobiernos de otros países, particularmente con los de la América Central y la Nueva Granada, con el fin de proteger de manera efectiva, mediante estipulaciones adecuadas en Tratados que se celebren con ellos, a aquellos individuos o Compañías que tomen a su cargo la apertura de una comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, llevando a cabo la construcción de un canal para buques a través del istmo que une la América del norte con la del sur; y de conseguir, además, a perpetuidad, por medio de tales estipulaciones, el libre e igual derecho de navegación del tal canal para todas las naciones, mediante el pago de un peaje razonable que se establezca para compensar a los capitalistas que tomen a su cargo tal empresa y concluyan la obra".

En acatamiento al querer del Senado, el presidente Jackson hizo la selección del personal capacitado para obrar conforme a los propósitos que inspiraron la Resolución citada. Jefe de la Misión fué el coronel Charles Biddle, ingeniero de reconocida competencia en los Estados Unidos.

Para dar cumplimiento a su delicada misión, el coronel Biddle se trasladó a la Nueva Granada ese mismo año.

Aunque por la resolución del Senado estaba autorizado para tratar indistintamente, en representación del Presidente de los Estados Unidos, con las repúblicas centroamericanas o con la Nueva Granada, le pareció más rápido, seguro y práctico entenderse con el gobierno granadino, quien había obtenido previa autorización de su Congreso, por medio de la Ley de 25 de mayo de 1834, para otorgar una concesión sobre la comunicación interoceánica. El artículo de dicha disposición legislativa decía: "Se concederá a los empresarios el derecho para abrir un camino carretero o de carriles de hierro que atravese el Istmo de Panamá del Atlántico al Pacífico, y podrán usar los

empresarios de algún canal que en parte sirva para esta comunicación."

En compensación de la obra se otorgaba a los ejecutores el goce de los derechos de peaje que cobrasen por el uso del camino durante un término no menor de diez años ni mayor de cincuenta, de acuerdo con la tarifa decretada por el Congreso. Se le reconocía a los mismos el derecho a cultivar veinte mil fanegadas de tierra en el Istmo, siempre que comenzasen las siembras a más tardar un año después de otorgada la concesión. Dentro de los baldíos seleccionados podrían establecerse poblaciones de extranjeros sin que pagasen contribuciones sobre las fincas rurales y sus frutos por veinte años, ni pudiesen ser llamados los pobladores al servicio militar, salvo en caso de invasión extranjera.

II

EL COMISIONADO BIDDLE LLEGA AL ISTMO.— AGASAJOS DE LA "SOCIEDAD AMIGOS DEL PAIS".

La presencia del comisionado americano en Panamá y el conocimiento de su misión, causó señalado entusiasmo entre el personal representativo y dirigente del Istmo.

La "Sociedad Amigos del País", (*) a la cual estaba afiliada la élite social, política y financiera de la capital istmeña, se apresuró a hacer presente al representante del Gobierno de los Estados Unidos su interés, y fué para éste un valioso auxiliar en sus investigaciones, la cooperación que le prestaron tres de sus más destacados miembros: don José de Obaldía, don Antonio Ramírez y don Manuel Quesada. Al magnífico recibimiento a su arribo a Panamá, siguió un suntuoso banquete con que agasajó al ilustre visitante el comercio panameño.

Al acucioso y competente historiador don Enrique J. Arce, quien la reprodujo en un viejo estudio hace más de treinta años en "El Herald del Istmo", se debe la información, tomada por él de periódicos de la

(*) La Sociedad Amigos del país era una institución de carácter cívico fundada el 20 de septiembre de 1834, a semejanza de otras que con el mismo nombre funcionaban en España y varios países americanos. La Sociedad tenía como ideario propender a mejorar la situación del pueblo, procurando su ilustración y progreso, y zanjar cualquier diferencia entre las familias, así como tomarse interés por el cumplimiento de las leyes, base del orden público, etc. La elección de la directiva definitiva tuvo lugar el 15 de enero de 1835 y fueron agraciados con la designación el coronel Tomás Herrera como Presidente y don José Agustín Arango (padre) como Vicepresidente: don José Ramón y don José Ángel Santos como Secretarios. La Sociedad llegó a tener un órgano de publicidad con el mismo nombre, redactado por don José de Obaldía y don Mariano Arosemena, cuya existencia fué más de un lustro.

época, de aquel memorable acto social que tuvo lugar en nuestra ciudad en honor del coronel Biddle, en el año de 1835, hace más de un siglo.

Concurrieron al banquete, dice Arce, las principales autoridades civiles y eclesiásticas, el cuerpo consular, representantes del ejército, los caballeros Mariano Arosemena, José Agustín Arango, Manuel Quesada, Juan B. Feraud, José de Obaldía, Luis Lewis, Damián Remón, Tadeo Pérez, Pablo Arosemena, Bernardo Arce Mata y varios más. Don Mariano Arosemena, como presidente de la mesa hizo el ofrecimiento del agasajo así:

"La identidad de principios políticos y comerciales de los Estados Unidos y los del Mediodía de la América, demandan la más íntima unión entre una y otras repúblicas. El Gabinete de Washington se penetró de esta verdad y adelantándose a las demás naciones de la tierra en el reconocimiento de la independencia del Nuevo Mundo, celebró con los Gobiernos Tratados especiales de amistad y comercio. En el presente año vemos que los Estados Unidos se proponen estrechar más y más sus vínculos y relaciones con las repúblicas hermanas, abriendo una comunicación franca entre los dos mares por este Istmo, y que eligen para tan grandioso plan al distinguido coronel Carlos Biddle.

Yo brindo, señores, porque las importantes miras del ilustrado Gobierno americano tengan el buen resultado que debe esperarse de la recomendable persona a quien se ha confiado tan alto negocio. Bebamos, pues, por la prosperidad de los Estados Unidos, por el engrandecimiento de las Repúblicas Suramericanas, por la salud del señor Biddle, y por la atracción del comercio universal hacia el Istmo de Panamá".

El festejado contestó:

"Señor: Me ha causado un vivo placer el brindis que acabáis de pronunciar, en que me honráis altamente; mas alejando las consideraciones personales, yo debo acoger las de aprecio y benevolencia como tributadas en favor de mi patria. Podéis tener una completa certidumbre de que tales sentimientos son recíprocos y que una Nación de quince millones de habitantes que goza en alto grado de todos los bienes de un Gobierno republicano, tendrá por siempre una satisfacción singular en ser testigo de los ardientes y patrióticos esfuerzos que hace este país a fin de alcanzar para sí y la posteridad las ventajas inestimables de instituciones libres. Permítaseme, al concluir, ofrecer el siguiente sentimiento: Por las Repúblicas del Norte y del Sur; que sus intereses estén siempre indentificados y que sus relaciones políticas y sociales existan eternamente en perfecta armonía".

Don Manuel Quesada se puso de pie y alzando la copa, exclamó con entusiasmo:

"Señores: Por la unión entre los Estados Unidos del Norte y sus hermanas las Repúblicas Suramericanas; por la memoria del inmortal Washington y la presidencia del Ilustre Santander.

Que podamos los granadinos algún día tener el orgullo de recordar las cenizas de un héroe con el mismo entusiasmo que lo hacen los americanos del Norte. Brindo, pues, por los Estados Unidos, por la Nueva Granada, por su Presidente, el General Santander y por el de los Estados Unidos, General Jackson".

Contagiado con el entusiasmo general, Monseñor Juan José Martínez, Vicario Capitular y Gobernador de la Diócesis, a su turno habló para manifestar:

"Como interesado, muchos años ha, en el buen nombre y la prosperidad de este Istmo, brindo por el feliz resultado de la solicitud con que la procuran nuestros amigos, los ciudadanos de los Estados Unidos de América".

Y finalmente, don Bernardo Arce Mata, se expresó en los siguientes términos:

"Como comerciante de esta ciudad, señores, tengo la satisfacción de haber propendido a que se diese este convite a los señores coronel Carlos Biddle y Doctor Gibbon. Brindo porque ellos reciban con agrado esta pequeña prueba del aprecio que se han merecido de los comerciantes de Panamá, cuyo nombre me atrevo a tomar yo para beber por la nación americana, por la salud de sus enviados, porque sus deseos manifestados en favor del Istmo no se frusten, por la unión en principios entre los istmeños con los Estados Unidos del Norte y porque sea eterna la recíproca estimación de éstos con la Nueva Granada".

De Panamá siguió la comisión americana a Bogotá para contratar con el Gobierno nacional la concesión que deseaba el coronel Biddle.

III

FRACASO DE LA MISION BIDDLE EN BOGOTA.— UNA PROFECIA QUE SE CUMPLIO.— MUERTE DE BIDDLE.

Debidamente documentado y lleno de entusiasmo, se presentó ante el Presidente de la República, General Francisco de P. Santander, y sus Secretarios de Hacienda y Relaciones Exteriores, el ilustre ingeniero americano. Según sus cálculos era posible, y pedía opción para ello, construir el anhelado canal o un ferrocarril por el Istmo de Panamá, comunicando a través de su territorio los dos océanos. Pero exigió una concesión para un servicio de navegación a vapor en el río Chagres y para construir un camino ribereño en el Atlántico, desde Cartagena a Bocas del Toro.

A pesar de la cooperación que le prestó en sus gestiones el ministro americano Mav Afee, quien manifestó al gobierno el interés de los Estados Unidos en

la misión Biddle, el Presidente de la República rechazó la solicitud porque las pretensiones del postulante excedían de las facultades legales del jefe del Estado con respecto a este asunto. Entonces aquél se dirigió al Congreso directamente.

En el Cuerpo Legislativo las proposiciones del coronel Biddle hallaron fuerte resistencia de parte de un sector del Senado que veía peligrosa para la integridad de la República la intervención de los Estados Unidos en una empresa de la magnitud de la comunicación interoceánica. Otros legisladores, como don José de Obaldía, que estaba en la Cámara de Representantes, trataron de desvanecer la impresión y se pronunciaron en favor de la concesión. "Obaldía —dice Arce en un estudio biográfico de este eminente istmeño,— entre otras cosas dijo que las nacientes Repúblicas hispanoamericanas, y hasta el Brasil, necesitan todavía por mucho tiempo del capital extranjero para sus obras de gran aliento; respecto al Istmo manifestó sin ambages ni rodeos que esta privilegiada región del suelo granadino estaba sumida en la ruina y la miseria; y que por consiguiente la construcción de un canal o de un ferrocarril interoceánico a través de su territorio, era para el Istmo asunto de vital importancia, porque así trocaría como por encanto la ruina y la miseria en que se encontraba, por el bienestar la riqueza y el progreso..."

Los Secretarios de Estado participaron del debate en el Congreso y fué entonces cuando el de hacienda, doctor Francisco Soto, pronunció en el Senado aquellas proféticas palabras que fueron desde un siglo hace, prudente admonición a los gobiernos de Colombia y cuyo olvido para remediar los males de la administración nacional en el Istmo, trajeron los resultados que se palpaban en 1903: la secesión de este territorio.

El doctor Soto se expresó así:

Desengañémonos, señores: los hombres, así como los pueblos, no pueden resistir al imperio de la naturaleza; y supongamos que por la naturaleza el Istmo de Panamá está llamado a ser independiente, pues esta independencia habrá de lograrse ya antes, ya después, más tarde o más temprano, de aquí a un siglo o de aquí a diez años; pero es seguro que si la Nueva Granada, a la que pertenecen los istmeños con gusto suyo, no adoptase aquellas medidas de confianza y fraternidad, es claro, repite, que el Gobierno de la Nueva Granada anticiparía lo que habría de suceder con el transcurso de muchos años y entonces el Istmo vendría a ser independiente de la Nueva Granada por aquellos medios como lo hemos sido nosotros de España, declarando la guerra a muerte. Tal es el curso de los acontecimientos humanos. "Debía, pues, el Gobierno de la Nueva Granada, como me parece lo ha hecho hasta aquí, proteger a los istmeños en sus reclamaciones, siempre que sean justas y no contra-

rias a los intereses generales de la nación; y de este modo cada uno de los istmeños conocerá que lejos de traerles cuenta la separación de la Nueva Granada, por el contrario su unión con ella es el único medio que tienen para ser felices; y entonces la unión que debería ser el resultado de la fuerza e la violencia, vendrá a ser consecuencia necesaria de una verdadera amistad y de interés recíproco. Una conducta fraternal y franca con los habitantes del Istmo es la única que puede hacer eternamente duradera la unión de aquellos habitantes con la Nueva Granada".

Sesenta y ocho años más tarde, sin que nada pudiera impedirlo, el destino del Istmo se cumplió y fué independiente conforme lo profetizó el doctor Soto.

A pesar de la aprobación por el Congreso del privilegio a favor del coronel Biddle, el Presidente Santander lo objetó, en lo cual procedió de acuerdo con los Consejeros del Gobierno "por considerar —dice Arboleda en su Historia de Colombia,— que con él peligraría la integridad nacional en lo futuro".

Se formó entonces una Compañía de granadinos prominentes, de la cual hizo parte nuestro conterráneo don José de Obaldía, por intermedio de quien logró el coronel Biddle que le aceptasen como socio. Pero el Gobierno americano, cuya representación trajo al Istmo dicho personaje, miró con desagrado sus actividades mercantiles de índole particular, olvidando de la misión, oficial que se le encomendó, y por medio del Ministro Mr. Mac Afee hizo conocer al Gobierno granadino la desautorización que daba a lo que hacía acá el enviado americano. Este dijo que obraba por cuenta propia y en representación de financistas de los Estados Unidos interesados en la obra en proyecto. Su optimismo en el éxito de la gran empresa era tan grande, que el 2 de Junio de 1838 dirigió al jefe del Estado una carta reboante de complacencia y de fe.

El coronel Biddle, de regreso a su país, fracasó en sus intentos de obtener allá el capital necesario para la empresa de la comunicación transístmica. A este contratiempo se agregó la inesperada muerte del mismo en las postrimerías de ese año. La Compañía Granadina, sin el apoyo del ingeniero americano, gestionó por su cuenta la consecución del capital necesario para la magna obra, sin éxito alguno. Hubo necesariamente, de abandonar el grandioso proyecto.

Mas a partir de estos primeros pasos dados por los Estados Unidos con objeto de obtener para ellos la concesión del Canal de Panamá, el pueblo americano no perdió de vista la posible solución por sus científicos y sus políticos del paso de los mares. Estaba escrito que debía corresponder a la próspera nación del norte la ejecución de la portentosa obra, a cuya sombra el Istmo de Panamá había de llegar a la libertad largo tiempo anhelada por los istmeños y presentada por el ilustrado estadista Dr. Francisco Soto más de cien años hace.

APUNTES HISTORICOS Y GEOGRAFICOS GENERALES SOBRE EL CANAL DE NICARAGUA DESPUES DE LA INDEPENDENCIA

RICARDO JINESTA
Historiador Costarricense

I

El ciudadano nicaragüense Manuel Antonio de la Cerda, promovió en 1823 el asunto del canal, según refiere Alejandro Marure.

En instrucciones dadas en Costa Rica en tiempo de don Juan Mora (2 de Junio de 1823), se establecía: "Supuesto que Costa Rica abra el camino y tráfico al río de San Juan por los de Sarapiquí o San Carlos, se estipulará que el puerto de San Juan sea de común ingreso y salida por sus respectivas Aduanas de ambas provincias, en cuyo caso Costa Rica sufragará una cuarta parte del costo que erogue la fortificación y guarnición de la Punta de Castilla, concurriendo para el caso con sus operarios y soldados, o franqueándolos en mayor proporción por cuenta del Gobierno de Nicaragua; y bajo la misma base también concurrirá Costa Rica, en el caso de situarse una reserva en la Punta de Sarapiquí".

Cañas, el Ministro de Centro América en Washington, propuso en 1825 la cooperación de esa unidad política con los Estados Unidos para abrir el Canal; lo cual motivó que el Departamento de Estado diera instrucciones a Williams, su Ministro en Centro América; y entonces se celebró un contrato al efecto, que fue defectuoso, razón por la cual se recurrió después a Holanda; y en 1830 el Gobierno Federal dio una concesión a la Compañía que se formó en aquella nación. Guillermo I, Rey de los Países Bajos, fue figura saliente en los planes de entonces.

En tiempo del Presidente Jackson, Costa Rica intentó otras negociaciones con los Estados Unidos.

El Congreso Federal de Centro América, con fecha 11 de Julio de 1825, dictó un decreto para abrir el Canal de Nicaragua, ofreciendo una indemnización a la empresa que hiciera la obra. Su valor sería deuda pública. Habrá libre navegación para todas las naciones amigas y neutrales. En el lago, navegarán buques de guerra para la defensa. El Decreto Ejecutivo de 19 de Agosto de 1825 dictado en Guatemala, se refiere a proposiciones que pueden hacerse al Gobierno para tal obra.

Desde 1825 los límites de Costa Rica hacia el Noroeste se ensancharon hasta las orillas meridionales del Lago de Nicaragua y la boca del río La Flor.

La agregación de Nicoya a Costa Rica fue el 9

de diciembre de 1825 (decreto del Congreso Federal de Guatemala), pero de hecho se declaró el 25 de julio de 1824, según indica un historiador nacional.

El 19 de agosto de 1825, en Guatemala se decretó que "Toda persona o Compañía, ya sea nacional o extranjera, que quisieran encargarse de ejecutar la empresa de comunicar ambos océanos, por medio del canal que deberá abrirse en el Estado de Nicaragua, podrá hacer sus proposiciones al Gobierno, dirigiéndolas a la Secretaría de Estado del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, dentro de seis meses, contados de la fecha".

Antes, el 16 de junio de 1825, la Federación de Centro América, en la Asamblea, había establecido que se "abrirá un canal en el Estado de Nicaragua para la navegación de buques de mayor corte posible. El Gobierno ofrecerá a los empresarios una indemnización correspondiente al costo que tuviere la apertura del canal y a las dificultades que hayan de vencerse para realizarla. La navegación y tránsito serán comunes a todas las naciones amigas y neutrales, sin privilegio ni exclusión alguna".

Se contempla también un canal menor para facilitar el comercio de trasbordo.

Accionando en 1827 el Primer Consejo Federal de Centro América, se había propiciado el canal de Nicaragua; después, en la época de Morazán, también se pensó en él seriamente; y al efecto fue encomendado un estudio a los señores Batres, Montúfar y Bayly. Siete años después realizó otro Francisco Castellón, por encargo de Guatemala.

En las Memorias sobre Centro América, de Manuel Montúfar y Coronado, se lee: "En el orden legislativo, tampoco ha mejorado la República; la legislatura general de 1830, sólo ofrece dos objetos de interés público, las bases dadas para el contrato de la apertura del canal para comunicación de los dos océanos en el istmo de Nicaragua y una ley orgánica provisoria para la administración de la hacienda federativa; la legislatura de 1831 no puede ofrecer sino la ley de patronato. El proyecto del canal se agita desde 1826, en que se decretaron otras bases para un contrato, que no llegó a efectuarse por defecto de una Casa extranjera que se puso al frente de la empresa; tampoco la guerra civil habría permitido su ejecución, porque hay épocas en que sólo pueden cometerse erro-

res. En 1830, las bases que se han decretado son para un contrato con el Gobierno de los Países Bajos, a cuyo efecto pasó a Guatemala en calidad de Enviado Extraordinario, el General Vermeer; y el Gobierno de Centro América ha acreditado un Ministro para que concluya este negocio en Holanda”.

Un señor Bentham propuso el canal por la ruta de Nicaragua y al efecto se hicieron algunas exploraciones.

“Sobre la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por la ruta del lago de Nicaragua”, es un estudio de C. Phillips, del año 1833.

“Excursión al lago de Nicaragua por el río San Juan”, por G. Lawrence (1840).

“Sobre el istmo entre el lago de Granada y el océano Pacífico”, por J. Bayly. Contiene los primeros datos exactos sobre el canal de Nicaragua.

En 1835 (3 de marzo), el Senado Americano invitó al Presidente a abrir negociaciones sobre la cuestión estudiada; y en 1853 se dictó una resolución semejante, amparando cualquier Compañía americana que con tal fin se formara; y Charles Bridle fue comisionado para estudiar la ruta. En 1837, Mr. Stephens aconsejó la de Nicaragua. Según él, quien hizo un viaje en 1841, de Esparta a Nicaragua hay trescientas millas.

Otras distancias calculadas entonces: de San José a Moin, 43 leguas; a Puntarenas, 26-½ leguas; a Nicaragua (Rivas), 79½ leguas; a Sarapiquí (río) hasta San Juan, 16 1/4 leguas.

En los años 1837 y 1838 fueron reconocidos por J. Bayly, el río San Juan y el lago de Nicaragua. Los apuntamientos del caso están publicados en la “Revista de los Archivos Nacionales” de junio de 1938”.

Después de la caída de Morazán, el Gobierno de Nicaragua insistió en el estudio del canal; y en 1843, J. Bayly dió por concluido el trabajo que comprendía desde el río Las Lajas hasta San Juan del Sur.

En un trabajo de Alfredo Assollant, se dice: “En el mes de febrero de 1840, el “Times” llamó la atención de los capitalistas sobre las ventajas de una ruta que atravesara por Nicaragua. Los Estados Unidos, entre tanto, estaban negociando con Nicaragua.

Nicaragua se manejaba independientemente de Centro América desde 1844, enviando Misiones, solicitando protectorados de Monarcas europeos y reconociendo en forma indirecta la existencia de la nación mosquítia.

Se publicó en Guatemala en 1845 una “Memoria histórica sobre el Canal de Nicaragua, seguida de algunas observaciones inéditas de J. Bayly sobre el mismo asunto”, de Alejandro Marure. Acompaña planos de 1837-8, que siguen la línea de los canales proyectados en Nicaragua y Panamá.

Considerándose en 1846 que la mejor vía para el comercio de este país debía dirigirse al San Juan por uno de sus afluentes, el Sarapiquí, el Gobierno de Costa Rica envió a Nicaragua a los señores Juan Vicente Escalante y Presbítero Juan de los Santos Madrid, a fin de ponerse de acuerdo con el de aquel Estado, que a la sazón ocupaba el puerto de San Juan, pero no se alcanzó el resultado deseado. Entre tanto, el Ministro de Nicaragua en Londres formulaba negociaciones sobre el canal, separadamente.

En la Constitución nuestra de 1848 se fijan nuevos límites con Nicaragua y se establece que serán los del “uti possidetis de 1826”.

En ese año de 1848 se opusieron los Estados Unidos a la ocupación de San Juan del Norte por los ingleses y los moscos, así como la isla del Tigre, en el Golfo de Fonseca. Esa codicia inglesa fue despertada por el entusiasmo que en ese año demostró Napoleón II por la obra del canal.

J. A. Rockwell, en 1848 publicó en Washington varios informes sobre proyectos de comunicación interoceánica a través de Centro América, y que contiene extractos de los trabajos de Stephens. Este publicó “Incidentes de un viaje en Centro América, Chiapas y el Yucatán”. En el Cap. XIX de este estudio, se habla del canal, rutas, dimensiones, perfiles, esclusas y cálculos de costo y demás.

Alrededor de esa época se publicaron también los siguientes folletos: “Excursión al Lago de Nicaragua por el Río San Juan”, de G. Lawrence; “Informe sobre el Lago de Granada, el río San Juan y el istmo entre el Lago y el Océano Pacífico en Nicaragua” (Londres 1837), de J. Bayly, quien mereció una comisión de Morazán y “Sobre la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por la ruta del lago de Nicaragua”, (Londres 1833), de C. Philips.

G. Byman publicó en 1850 “Viajes en algunas de las repúblicas occidentales de América, con observaciones sobre la apertura del Gran Canal Marítimo a través de Centro América”. En el mismo año apareció “América Central-Nuevo considera la alimentación de agua del Canal; y el proyecto de los norteamericanos de un simple paso, de mar a mar, parte por agua y parte por tierra.

Felipe Molina en su “Bosquejo de la República de Costa Rica” (año 1850), trata de “la ventaja de Costa Rica considerada en conexión con las vías de comunicación interoceánicas”. En folleto, publicado en 1851, Molina se refiere al mapa de Puerto Bolaños (Bahía de Salinas), levantado por el Capitán Sir Edw. Belcher; y San Juan del Norte (Greytown), que hizo George Peacock en 1832.

En 1849 los Estados Unidos obtuvieron una concesión para el ferrocarril de Panamá y firmaron un Tratado con Nicaragua para la apertura del canal, por

medio del Ministro Hise, pero fue obstaculizado después por Inglaterra, derivándose en 1850 el de Squier.

Felipe Molina en 1849 estuvo defendiendo en Londres los intereses de Costa Rica frente a los de Nicaragua y este país se entendió con los Estados Unidos. Las dos Potencias suscribieron entonces el tratado Clayton-Bulwer en 1850, en el cual se comprometieron a no tener nunca exclusivo dominio sobre el Canal de Nicaragua; ni ocupar esa República ni Costa Rica. Así aseguró también Inglaterra la posesión de la Mosquitia. (Algunas referencias importantes sobre el particular, en la "Revista de Costa Rica"; de abril y mayo de 1920). Ese tratado fue aclarado por el convenio Dallas-Clarendon, que garantizaba la independencia de Nicaragua seguido después por el de 1860, que definió la incorporación de la Mosquitia. E. G. Squier tuvo participación importante en la celebración del tratado Clayton-Bulwer.

En 1852, Wilhem Marr, en su "Viaje a Centro América", publicó su opinión sobre el canal de Nicaragua.

El artículo 19 del Tratado Clayton-Bulwer de 19 de abril de 1850 dice: "Los Gobiernos de la Gran Bretaña y de los Estados Unidos declaran por el presente, que ni uno ni otro obtendrá o mantendrá jamás para sí ninguna autoridad exclusiva sobre dicho canal marítimo, conviniendo en que ni uno ni otro erigirá o mantendrá fortificaciones que lo dominen, o en su vecindad; ni ocupará, fortificará, colonizará, asumirá o ejercerá ningún dominio sobre Nicaragua, Costa Rica, la costa de Mosquitos u otra parte de Centro América; ni uno ni otro se aprovechará de ninguna protección que uno u otro dé o pueda dar o de ninguna alianza que uno u otro tenga o pueda tener con ningún Estado o pueblo con el objeto de erigir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la costa de Mosquitos u otra parte de Centro América, o de asumir o ejercer dominio sobre ellas. Ni la Gran Bretaña ni los Estados Unidos se aprovecharán de ninguna intimitad, ni se servirán de ninguna alianza, conexión o influencia que uno u otro pueda tener con ningún Estado o Gobierno, por cuyo territorio haya de pasar dicho canal o ciudades de uno de ellos, cualesquiera derechos o ventajas de comercio o navegación por el canal que no hubiese ofrecido en las mismas condiciones a los súbditos o ciudadanos de otro".

En 1885, el Ministro Americano Mirabeu Lamar, trataba de imponer a Nicaragua el Tratado Cass-Irrisarrri, que echaba por tierra la garantía de independencia del Clayton-Bulwer y que motivó una protesta de Félix Belly.

Fija el Tratado Gramton-Webster las bases para un arreglo de los asuntos centroamericanos. Inglaterra renuncia al protectorado mosquito en favor de Nicaragua y Costa Rica. Hay otro celebrado entre Nicaragua y S.M.B. sobre la costa de Mosquitos. (Acercado de este asunto, hay un estudio de J.B. Calvo publicado en 1890.) Con México y Honduras celebraron

también los Estados Unidos tratados para asegurar posibles vías interoceánicas.

Estos tratados fueron reemplazados el 18 de noviembre de 1901 por el Hay-Pauefote, en el cual le queda a los Estados Unidos el derecho de construir un canal, anulándose la garantía de independencia práctica en Centro América, establecida en el anterior; y desligándose los Estados Unidos de su compromiso con Inglaterra. La Enmienda Davis, que atribuye a los Estados Unidos derecho a fortificar el canal, y aun a cerrar caso de necesidad, es una rectificación a ese último tratado, pero Inglaterra no la reconoció.

En 1867 los Estados Unidos habían celebrado otro tratado con Nicaragua. J. A. Rockwell escribió el libro "Informes sobre canales y ferrocarriles interoceánicos".

Felipe Molina en 1850 publicó su "Informe sobre las cuestiones de límites entre la República de Costa Rica y el Estado de Nicaragua".

"América Central. Nuevo punto de apertura del Istmo Americano", por L. Cheron. Indica que Nicaragua no es punto conveniente para la apertura del Istmo; y da a conocer las condiciones preferentes de Panamá.

Con motivo del descubrimiento de minas en California, efectuado por Sutter, y la colonización de Oregon, comprendieron los Estados Unidos la necesidad imperiosa del canal y trataron de realizarlo con el auxilio inglés. Se intensificó el tráfico en el Lago y en el San Juan.

En 1850 el geógrafo norteamericano E. G. Squier pedía una ruta interoceánica que tuviera "alta altitud y buenos puertos".

Italia en 1868 trató con Nicaragua como derivación del Tratado Clayton-Bulwer.

— I I I —

Por decreto de 30 de mayo de 1854 al Guanacaste se dio el nombre de Provincia de Moracia; pero ese decreto se modificó por el de 20 de junio de 1860, devolviéndole su nombre anterior.

En 1854 el Barón A. von Bulow publicó un estudio sobre la navegación en el San Carlos.

En el "Estudio de un Canal desde el Lago de Nicaragua hasta la bahía de Salinas, siguiendo el río Saipoá, A. Cersted hacía participar en 1851 a Costa Rica en la obra, cuando se trabajaba a favor del proyecto de cruzar el Istmo de Rivas, según refiere Biolley.

El Coronel O. W. Childs publicó "Informe sobre el trazado de una vía destinada al Canal marítimo que se proyecta llevar desde San Juan del Norte sobre el Atlántico hasta Brito, sobre el Pacífico. El hizo la navegación por encargo de Vanderbilt; y se resolvió por el trazado de la desembocadura del río Las Lajas al puerto de Brito, pasando por el valle del río Grande, 1853.

G. Lafond de Lurcy celebró en 1850 un contrato con el Ministro F. Molina, para la apertura de una vía interoceánica entre Golfo Dulce y Bocas del Toro.

Charles Mevil, en su trabajo: "L'Emigration-Colonisation dans L'Amerique Centrale", se refiere a la construcción de una ruta entre los dos océanos (Bocas del Toro y Golfo Dulce). Año 1852.

Una "Historia de la jurisdicción territorial de la República de Costa Rica", publicó M. Ma. Peralta. Se refiere a periodos de 1502-1580. Trata de la Costa de Mosquitos y de Taguzgalpa. Habla de los límites de Costa Rica según las Cortes Españoles y el Rey Fernando VII (1811-1821).

A mediados de 1850, Kinney mediaba en negociaciones peligrosas para Centro América, ligadas al San Juan, Joseph White, en 1849, gestionó con el Gobierno de Nicaragua un contrato para la realización del Canal Interoceánico; y en 1852 otro, a favor de la Compañía Accesoría del Tránsito con objeto de establecer servicio de transporte de San Juan del Norte a San Juan del Sur, usando las aguas del Río y del Gran Lago, atravesando el Istmo de Rivas; y con el aparente objeto de estimular la construcción de la vía canalera.

El Tratado Diez de Bonilla-Gadsden aseguró a los Estados Unidos el derecho para construir un ferrocarril a través del Istmo de Tehuantepec, como iniciación de seguridades en cuanto vías interoceánicas en México.

Costa Rica, por medio de su Congreso, aprobó en 1858 la Convención relacionada con los señores Félix Belly y P. M. Millaud, de París, para un canal. Al año siguiente fueron sancionadas algunas reformas hechas a la misma.

Se suponía que Walker había venido con el apoyo de la Compañía del Tránsito, la cual, para no pagar el porcentaje adeudado a Nicaragua, favorecía la revuelta y procuraba tener el control del Lago, aunque después el filibustero la traicionó. Había una carretera del tránsito, que iba a unas dos o tres millas de La Virgen. El edificio de la Compañía Accesoría del Tránsito era un gran almacén de madera rodeado de palizadas y se encontraba al borde de la aldea, contiguo al Lago, y a la izquierda de la carretera. La actitud de esa empresa fue manifiesta cuando, según la Convención firmada por los Estados Unidos y Costa Rica en 2 de julio de 1860, una Comisión mixta conoció de los reclamos formulados por ciudadanos americanos. Esa empresa atendía primero el paso de San Juan del Norte al Realejo; después regularizó el transporte de La Virgen a San Juan del Sur.

Dice W. O. Scroggs que Walker quería también el canal interoceánico se convirtiera en una realidad.

Nuestro Plenipotenciario Molina, en 1855, pidió nuevamente el apoyo inglés para evitar el peligro que amenazaba a Centro América. También se apersonó ante los Gobiernos de Francia y de España, y obtuvo resultado en cuanto a los dos países primeramente ci-

tados. Hizo ver la pretensión americana de apropiarse los Istmos de Nicaragua y de Panamá. El Ministro Calvo trabajó en el mismo sentido. El Cónsul de Costa Rica en Londres en 1856, también hizo gestiones cerca del Gobierno inglés, procurando que no se alterara el estado de cosas creado por el Tratado Clayton-Bulwer, considerado entonces como la mejor garantía de la integridad de Costa Rica. Según refiere Wells, algunas notas referentes al asunto cayeron en manos de los filibusteros.

Napoleón III, que había pretendido la realización del Canal de Nicaragua, se entendió al respecto con delegados de ese país. El estuvo en San Juan del Sur, y publicó un estudio del cual se ocupó el Instituto de Francia. También ofreció interesarse por Costa Rica cuando lo de Walker; y envió armas y destacó un navío, así como lo hiciera Inglaterra. Era menester entonces que Costa Rica declarara la guerra para que llegara resueltamente el apoyo, y así se hizo, defendiendo al propio tiempo los intereses de las citadas Potencias Europeas. El francés Martín de la Bastide hizo un estudio sobre el proyectado Canal.

Walker desembarcó con su gente en la boca del Colorado y remontó el río. En la lucha, perdió el San Juan. La fuerza de Lockridge llegó hasta el Cerro de Nelson, en las inmediaciones del Castillo, en 1857, pero no se atrevió a atacarlo.

Para atraer inmigración americana de tendencias esclavistas, Walker hizo dictar en Nicaragua un decreto en 23 de noviembre de 1855, ofreciendo tierras a las familias que llegaran a establecerse y que entonces venían de California, tendencia que hizo abrir los ojos a Costa Rica.

El 15 de mayo de 1856, el Presidente Franklin Pierce, de los Estados Unidos, hizo declaraciones solemnes sobre el interés de los Estados Unidos en las vías interoceánicas.

Cuando la guerra del 56, el Perú nos hizo un préstamo de dinero; y firmamos con esa nación un pacto secreto, dándole participación en el proyectado Canal de Nicaragua. En tiempo de Guardia se conversó de nuevo sobre eso y se dejó sin efecto. Vino entonces a Costa Rica el señor Meiggs, que había trabajado en un ferrocarril del Perú y él trajo después a Mr. Minor C. Keith.

El 8 de noviembre de 1858, el Secretario de Estado Americano, Lewis Cass se dirigió a Lord Napier, Ministro de S.M.B. en Washington, reclamando el cumplimiento del Tratado Clayton-Bulwer.

Don Juan Rafael Mora, el 19 de mayo de 1858, firmó en Rivas, con el Presidente Martínez de Nicaragua un convenio con Félix Belly para un canal interoceánico con capital europeo y bajo la protección de Francia, Inglaterra y Cerdeña. Fracasado ese primer intento, Belly insistió algunos años después, sin mejor resultado, a pesar del apoyo que tuviera. Belly fija-

ba la había de Salinas, como punto de salida en el Pacífico.

El mismo señor Belly, había propuesto también la construcción de una iglesia en San José, en tiempo de J. R. Mora.

Después de la guerra de 1856-57, los Gobiernos de Centro América influyeron para concluir el Tratado Cañas-Jerez de 1858, en el cual Costa Rica, en obsequio a la tranquilidad de los países del Istmo, cedió gran parte de sus derechos; y a pesar de eso, quince años después, el Gobierno nicaragüense trató de ponerlos en duda. En ese entonces, el Guanacaste se extendía hasta el río La Flor y la ribera del Lago de Nicaragua, continuando el límite de Costa Rica por esa ribera y por el río San Juan hasta el Atlántico. El Salvador fue el país hermano más interesado en buscar el arreglo de la cuestión; y al efecto, asistió a las Conferencias don Pedro R. Negrete, como su Delegado.

Ese Tratado fue firmado por Máximo Jerez y José Ma. Cañas, en San José de Costa Rica, el 15 de abril de 1858; el canje de ratificaciones se efectuó el 26 de abril; y el decreto final de Costa Rica, tiene fecha 11 de mayo de 1858. (Está en la página 149 del tomo respectivo, de la Colección de Tratados). El Tratado se ratificó en Santiago de Nicaragua.

El señor Mortis Wagner publicó en 1856 un proyecto de canal para unir los océanos Atlántico y Pacífico; y F. Belly en 1858, dio a luz "Apertura del Istmo de Panamá por el canal de Nicaragua". Contiene mapas de A. Tomé de Gamond sobre el Canal; y uno que indica la abreviación de las rutas marítimas merced a la apertura de los Istmos de Suez y de Nicaragua. En 1867 publicó otro estudio: "A través de la América Central; Nicaragua y el Canal Interoceánico". En 1858 se suscribió el Tratado Cass-Irisarri.

El 19 de octubre de 1857, Nicaragua declaró la guerra a Costa Rica, estimando que nuestro país usurpaba sus derechos de soberanía al ocupar posiciones en el San Juan y en el Lago, a consecuencia de la invasión filibustera.

La convención de 13 de julio de 1868, firmada en San José entre José Ma. Zelaya y Julián Volio, se refería a canalización del río, a cuyo efecto se practicaría un reconocimiento científico del brazo del Colorado y del río San Juan. Como corolario de lo anterior, vino la convención Rivas-Esquivel de 21 de diciembre de 1868. Esa convención menciona el derecho de asilo. Hubo convenio comercial el mismo año.

La convención de 21 de junio de 1869, suscrita entre don Agapito Jiménez y don Mariano Montealegre, repitió lo anterior.

El doctor A. von Frantzius publicó un trabajo muy interesante sobre la ribera derecha del San Juan en 1862. Ese estudio fue anotado por Pablo Biolley en 1895.

— I V —

Conviene citar también los siguientes estudios: "Apertura del Istmo Americano por el Canal de Nicaragua; sus consecuencias económicas", por J. Pautet; "Referencias sobre el Canal de Nicaragua", por Eduardo Loos, quien escribe sobre la Compañía Belly & Co. (año 1863); "Navegación en el río San Carlos", en que habla del río San Juan, Greytown, el Lago, el raudal de Machuca, diciendo al propio tiempo que la canalización era un humbug; "A través de la América Central, Nicaragua y el Canal Interoceánico", por K. v. Seebach.

En un trabajo de J. J. Valentini F., publicado en 1869, se incluyen referencias sobre el Desaguadero, de los años 1522-1539; sobre el río Suerre (Pacuare); y sobre el de La Estrella (1565).

Leonce Pictet, en sus "Cartas de un colono ginebrino bajo los trópicos", de 1869, estudia la confluencia del San Juan y del Sarapiquí.

En 1854, A. v. Bulow publicó un "Informe sobre el camino y la navegación del río San Carlos". Trollope, en 1859, juzgó impracticable el canal por el San Juan y el Colorado.

En el año 1872 se publicaron oficialmente "Documentos relativos a los asuntos entre Nicaragua y Costa Rica", en San José; y "Correspondencia relativa a los asuntos entre Nicaragua y Costa Rica," en Managua

El 21 de junio de 1867, los Estados Unidos y Nicaragua suscribieron un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación.

Hubo un principio de convenio entre Nicaragua y los Estados Unidos en 1877 sobre el canal; así como con algunos sindicatos franceses.

En 1868 fue suscrito el tratado Ayón-Dickinson, por el cual los Estados Unidos quedan en la obligación de proteger las vías marítimas y terrestres de Nicaragua existentes o que pudieren existir; y el empleo de sus fuerzas militares para la protección de los ciudadanos americanos en la zona afectada.

En el tratado de canalización de 18 de junio de 1869, entre Agapito Jiménez y Mariano Montealegre, se habló de las aguas del Colorado.

En la información levantada ante el Corregidor de Nicaragua don Manuel de Moya, a instancias del Cura del propio lugar, Pbro. Maz de Alvarado, se comprueba que el límite entre el Curato de Nicoya y Rivas (Nicaragua), era el lugar llamado La Flor, situado a orillas del río de ese nombre. En la Constitución de Costa Rica de 15 de abril de 1869, se indica que los límites son los que fija el tratado Cañas-Jerez.

En 1870 Nicaragua trató de falsear ese Tratado, por medio de su Ministro Tomás Ayón; y como las relaciones sufrieron, en 1876 le declaró la guerra Costa Rica; pero el asunto no pasó a más, a pesar de que don Tomás Guardia fue a la frontera con ejército.

En carta de Vicente Herrera al Presidente de Nicaragua, Pedro J. Chamorro, de 23 de diciembre de 1875, le dice: "Mr. J. O. Sullivan, dador de ésta, caballero muy recomendable a quien creo que V. E. conoce ya desde antes, ha sido el hombre que más ha trabajado por la empresa del Canal Interoceánico y más que eso, todavía porque el istmo de Nicaragua fuese el preferido".

El tratado Ayón-Chevalier suscrito en París en 1868, fue aprobado por Costa Rica dos años después. En el mismo se establecía que Costa Rica recibiría la quinta parte de lo que correspondiera a Nicaragua por el Canal. Se establecía una zona de cuatro kilómetros, a cada lado de la obra.

Hay correspondencia interesante cruzada entre los Presidentes Zavala y Guardia, en relación con los proyectos canaleros.

En 1879 fue celebrado en París un Congreso Internacional, en el cual se consideraron varios proyectos para la obra proyectada, habiendo asistido 136 delegados, entre los cuales había nombres célebres como Lesseps (Canal de Suez), Fabre (Túnel de San Gotardo), Selfridge (de la Comisión Exploradora Norteamericana), los ingenieros hidráulicos de Holanda, Dirks y Conrad, Reclus y otros más.

En 1886 volvió a agitarse la cuestión; y entonces, por mediación de Guatemala se suscribió el convenio Esquivel-Román, para llevar nuestra causa al arbitraje del Presidente de los Estados Unidos (2 de diciembre).

Con anterioridad al Laudo, Nicaragua había celebrado varios tratados sobre el canal oyendo a Costa Rica con aprobación a veces de su Congreso y significando algunos de ellos sólo el derecho de opción. El de 1869, celebrado con Félix Belly; y los de los años 1861, 1863 y 1864, después de oírse razones que expuso nuestro Ministro don Francisco Ma. Iglesias. El del año 1868, llamado Ayón-Chevalier, fue consultado con nuestro país, pero retiramos el consentimiento el 23 de noviembre de 1870 por razones especiales. En decreto N° 5 de 21 de febrero de ese año, se aprobó un tratado celebrado sobre el particular con Nicaragua.

Siendo Presidente de Nicaragua en 1880, el General Zavala, se firmó el contrato Cárdenas-Menocal, que quedó sin efecto.

En 1880, Nicaragua suscribió con una Compañía de Nueva York otro tratado sobre el Canal sin oír a Costa Rica pero más adelante el Gobierno Americano reconoció el derecho de nuestro país a ser consultado.

El Ministro Zavala firmó en Washington en 1884 un tratado "En virtud del cual los Estados Unidos se comprometían a construir el Canal junto con ferrocarriles y telégrafo, concediendo Nicaragua, no sólo el territorio necesario, sino una faja de dos y media millas inglesas de ancho en toda la longitud de la obra.

La empresa sería administrada por el Gobierno Americano, quien entregaría al de Nicaragua una tercera parte de los productos netos". Este tratado no fue ratificado por el Senado Americano y Cleveland lo retiró. Se llamó Zavala-Frelinghuysen.

La ley XXXII de 30 de diciembre de 1880 sometió a arbitraje el asunto límites con Colombia.

La ley de 26 de noviembre de 1880 aprobó una convención telegráfica con Nicaragua.

En 1884 fue suscrita una convención canalera entre el doctor José Ma. Castro y el Lic. Vicente Navas, Plenipotenciario de Nicaragua. La empresa se estimaba en sesenta y cinco millones de pesos. Se estipulaban los porcentajes de los posibles beneficios de la empresa. Se fija una milla de tolerancia, para amojonar en lugares difíciles.

El 24 de diciembre de 1886, se firmó en Guatemala, una Convención de Arbitraje con Nicaragua, para el asunto Límites. Canje en Managua, el 19 de junio de 1887. Para el trazado y amojonamiento se firmó... en San Salvador, la Convención de 27 de marzo de 1896. La preliminar, del negociado, se había suscrito en Washington (Felipe Molina y T. de Marcolleta), el 28 de enero de 1854. (Sobre gastos demarcación Límites, Dic. 19 de junio de 1888.)

En la convención Soto-Carazo de 1887 (26 de julio), se había de las aguas del Colorado. Ese arreglo no fue ratificado por Nicaragua.

Había en 1887 servicio de vaporcitos, saliendo de San Juan del Norte y que remontaban el río. Mr. Scott fue Superintendente de esa empresa.

El 9 de agosto de 1888 se aprobó en Costa Rica el contrato Zeledón-Menocal que se relaciona con el Canal. Este señor Menocal (A. G.) publicó un "Informe de la Comisión de los Estados Unidos encargada del trazado del Canal de Nicaragua", incluyendo planos, perfiles y fotografías. Otro estudio de él se llama "El proyecto de Canal de Nicaragua", publicado en 1880. (Nuestro Plenipotenciario de Costa Rica, el Lic. Pedro Pérez Zeledón). El otro firmante era Aniceto G. Menocal. Aprobado por nuestro Congreso.

El Ingeniero don Luis Matamoros estuvo en Washington estudiando las posibilidades del proyecto del Ingeniero Menocal; y le encontró, entre otros, el inconveniente de la anegación posible del valle de San Carlos.

Se organizó el 4 de mayo de 1889, la "Compañía Marítima del Canal", por ruta exclusivamente nicargüense. Su Presidente era Hirán Hitchcock, habiendo comenzado la obra el 8 de junio, después de oír el parecer de cuarenta ingenieros, por San Juan del Norte, donde se construyó un malecón y de donde partía una vía férrea paralela a la ruta que alcanzó once millas, de vía ancha. Posteriormente, fue levantado ese ferrocarril. Esos trabajos iniciales y otros relacionados con la obra, significaron una erogación de treinta

millones de dólares. Una de las palas de vapor se llamaba "City of Paris". Esas actividades se suspendieron en 1890.

— V —

J. Pouchet y G. Sautereau publicaron en 1879 "Canal Interoceánico de Nicaragua", notas y documentos presentados al Congreso de Geografía de París para apoyar el proyecto de A. P. Blanchet.

En 1883, El Salvador hizo trabajos para apresurar la obra del Canal. Costa Rica no participó en las gestiones de entonces, para que no se interpretara su actitud como una renuncia tácita de sus derechos. El Gobierno de Nicaragua, en el mismo tiempo, solicitó conjunta o aisladamente de cada una de las demás Repúblicas Centroamericanas, la garantía sobre setenta y cinco millones de pesos en que se calculaba el valor del referido canal; y El Salvador se obligó a prestar la garantía sobre dieciocho millones de pesos a partir del día en que la obra estuviese concluida. Nicaragua le daría una participación en las ventajas que obtuviera. De eso se desprende —dice el doctor Gallegos—, que en 1883 el deseo de El Salvador era conseguir el concurso del Gobierno Norteamericano para la realización del Canal, el cual estaba encomendado a una Compañía particular. El Salvador garantizaba el beneficio anual de tres por ciento durante veinte años sobre los dieciocho millones de pesos citados y se le participaba en los beneficios del contrato de Canal que Nicaragua celebró el 25 de mayo de 1880 con la Compañía. El tratado respectivo era de 15 de noviembre de 1883. Se estimaba que con la exportación y el paso del trigo que se producía en California y Oregón, el Canal tendría suficiente movimiento. En 1894 el Gobierno de Costa Rica celebró un contrato con el señor Ake Sjogren y Petre para establecer la navegación a vapor o por electricidad en los ríos San Carlos, Sarapiquí y Colorado; y en el San Juan (en la parte de Costa Rica).

Manuel María Peralta publicó otro estudio sobre la materia, titulado "El Canal Interoceánico de Nicaragua y Costa Rica en 1620 y 1887", que contiene revelaciones de Diego de Mercado y Thos C. Reynolds; y otros documentos de importancia.

Diego de Mercado, cuyas reseñas están en el archivo de Sevilla, indicó datos valiosos sobre el San Juan y lo que convendría hacer. Felipe III le dio poco crédito a esos proyectos. En la "Historia de Costa Rica" de León Fernández, editada en 1889, se habla del informe presentado por Diego de Mercado a la Audiencia de Guatemala (1502-21). Recomienda el curso del San Juan, aguas arriba; seguir por el Sarapiquí hasta un punto distante veinte leguas de su confluencia con el San Juan; luego, por un camino de tierra buena hasta el río Las Cañas (Las Piedras), o el Tempisque, terminando en el Golfo de Nicoya, el mejor de estos parajes para final de la ruta.

Apareció en 1887 otra trabajo de H. Polakowsky titulado "El último proyecto de Menocal para el Canal

de Nicaragua", que es un análisis y crítica del presentado en 1886 a la Cámara y al Senado de los Estados Unidos por el Ing. A. G. Menocal. Acompaña un perfil del Canal de Brito a Greytown. Apareció al propio tiempo el folleto "Proyecto del Canal de Nicaragua", de Menocal, que contiene mapas y detalles sobre las partes oriental y occidental.

La "Nicaragua Canal Construction Co." editó en 1890 un "Informe sobre la exploración y la inspección de este Canal desde 1502 hasta aquella fecha, con una exposición para mostrar la participación que ha tomado en el asunto el Gobierno de los Estados Unidos.

J. F. Bransford publicó en 1883 un libro sobre "Notas sanitarias sobre el Canal de Nicaragua". En 1885 se publicó el "Informe de la Comisión de los Estados Unidos encargada del trazado del Canal de Nicaragua".

En Managua, el 23 de diciembre de 1890, los Plenipotenciarios José Ma. Castro y Benjamín Guerra, firmaron una Convención para el cumplimiento del Tratado de Límites y el Laudo Cleveland, (Pág. 431, Colección Tratados): — Ver Decreto Ley anterior, de 24 abril de 1889.

En 1890 apareció "Nicaragua-Canal Construction Company", que es la primera publicación de la Compañía del Canal de Nicaragua, interesante por los datos retrospectivos que contiene, desde 1502 hasta 1890.

A. R. Colquhoun publicó en 1895 "La llave del Pacífico — El Canal de Nicaragua". En el mismo año publicó Ludlow, "Informe del Consejo del Canal de Nicaragua".

El 19 de diciembre de 1900, Costa Rica y Nicaragua por separado, firmaron un protocolo para entrar en arreglos con los Estados Unidos, sobre un Canal Interoceánico; y la ley de 22 de mayo de 1903 da autorización amplia sobre el particular.

En 1901 fue celebrado un tratado sobre el Canal durante el Gobierno de Zelaya. El Presidente Roosevelt en 1904 tenía interés en el asunto y pretendió ejercer control para ese fin. Inglaterra, en determinado momento, se comprometió por su parte a garantizar la neutralidad del canal, según convenio Dallas-Clarendon; pero de acuerdo con el tratado Hay-Pauncefote, le quedó el control completo a los Estados Unidos.

Por orden del Presidente de Nicaragua, Pedro Joaquín Chamorro, el Ing. Aniceto Menocal practicó una exploración en el San Juan, completando la que él había verificado por orden del Presidente Grant, de los Estados Unidos.

La ley nicaragüense de 14 de febrero de 1929, declaraba obra de utilidad pública y urgente, la restauración del río San Juan, para habilitarlo a la navegación fácil, cómoda y segura en todo su curso, por

buques destinados al servicio interior y para que buques de mar, de no menos de veinte pies de calado aborden la ciudad de San Juan del Norte. El Poder Ejecutivo deberá ejecutar dicha obra celebrando los contratos y demás operaciones conducentes, para que la empresa se verifique lo más pronto como obra de atención preferente, sin perjuicio de los proyectos de un ferrocarril al Atlántico.

A continuación indico algunos de los mapas más importantes, ligados al asunto:

Mapa del río San Juan por el Barón A. de Bülow (Berlín), año 1851, publicado en "Bosquejo de Costa Rica", por Felipe Molina.

Perfil del Canal, de Brito a Greytown; y región Norte de Costa Rica, estudio del Ing. Menocal de 1887.

Perfil del proyecto del Canal de Nicaragua, publicado en Leipzig en 1890.

Mapa del proyecto del Canal de Nicaragua, levantado por H. Pittier en 1890.

Nicaragua, Santa Rosa y Costa Rica. Levantado por M. M. Macomb, por orden de la Intercontinental Railway Commission. Año de 1893.

Dice Francisco S. Astaburuaga: "La comunicación se hace por el río San Juan y el Lago; y sólo hay que vencer por tierra una travesía de 25 kilómetros entre la bahía Virgen en la costa occidental del lago y San Juan del Sur". Todo el tránsito de mar a mar mide 245 kilómetros.

Numerosos diagramas, mapas y perfiles sobre la región Norte de Costa Rica, por J. G. Walker. Año 1899, Baltimore.

Perfil de Ometepe, San Juan del Sur, Liberia; en 1899 (Gotha 1905).

Mapa de Costa Rica sobre los levantamientos efectuados en 1891 a 1898 por H. Pittier, con aprovechamiento de los trabajos parciales del Teniente Kennon del ejército americano. Es de los ingenieros Alberto González R. y R. S. Hanckel; de las varias Comisiones del Canal y de Límites con Nicaragua; y de la Oficina Hidrológica de los Estados Unidos.

Costa Rica Canal. Levantado por J. Mortines. Publicado en Londres en 1850.

Mapa general de don Miguel Obregón L., con perfil del Canal.

El señor George E. Squier (según biografía publicada por Rafael H. Valle), envió una carta al Hon. H. S. Foote, Presidente del Comité de Relaciones Ex-

teriores del Senado de los Estados Unidos sobre el tratado con Nicaragua.

— V I —

El ex Presidente Hoover proyectó la construcción del Canal de Nicaragua en 1932, pero el plan no llegó al Congreso de su país. El estudio y trazado que realizó el Coronel Dan I. Sultan, del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, está en los archivos del Departamento de Guerra.

El Dr. Toribio Tijerino publicó en 1934 un folleto en el cual hace la defensa del tratado Chamorro-Bryan en incluye algunos documentos nuevos.

Paul Biolley publicó un trabajo titulado "Del Lago de Granada a Greytown, por el río San Juan".

A. R. Colquhoun dio a luz en 1895 un estudio titulado "La llave del Pacífico, el Canal de Nicaragua." Trata también lo referente a Límites y al San Carlos. Contiene un esbozo histórico de los proyectos interoceánicos. Indica que el plan del Canal de los Estados Unidos va contra Inglaterra.

Manuel Argüello Mora en sus "Páginas de historia, recuerdos e impresiones", trata del Canal de Nicaragua.

En 1889 el Almirante J. G. Walker publicó su "Report on the Nicaragua Canal Commission (1879-1899)". With an Atlas.

Crisanto Medina escribió una obra muy interesante sobre el Canal Interoceánico y recomienda, no sólo el de Nicaragua, sino también el de Panamá. El Lic. don Manuel Sáenz Cordero, es autor de un valioso trabajo sobre los Canales Interoceánicos, publicado en "Repertorio Americano".

El Tratado Hay-Corea del año 1900, concedía a los Estados Unidos, a perpetuidad, una opción para la construcción del Canal, dando una suma de dinero a Nicaragua (tres millones de pesos), que cedía en arriendo perpetuo una zona de tres millas de ancho a cada lado de la faja necesaria para la construcción del Canal y una legua marítima a la entrada del mismo y otra a la salida, por la cantidad de cien mil pesos anuales.

El 19 de diciembre de 1900 se suscribió en Washington una Convención, para elevar al Senado cualquier asunto sobre el Canal (Joaquín B. Calvo y Ministro Hay).

El 8 de mayo de 1908 fue aprobado por el Ejecutivo un tratado entre Costa Rica y Nicaragua (llamado Anderson-Irías), sobre aguas del puerto del San Juan del Norte, pero no lo sancionó nuestro Congreso.

El sueño de un canal que uniera los dos océanos más importantes, tuvo su origen en 1523, cuando Carlos V ordenó los primeros estudios. El explorador español Alvaro de Saavedra dibujó los planos en 1529. Ya en aquella época los hombres reconocían las ventajas y el valor comercial de una ruta que evitaría un viaje de 10.000 millas alrededor del Cabo de Hornos.

Pasaron los siglos, pero nadie se atrevió a intentar una obra de tan monumentales proporciones hasta que Fernando de Lesseps, cubierto aún de gloria por su éxito en la construcción del Canal de Suez, organizó en marzo de 1881 la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique. Él pensó en un canal a nivel del mar en Panamá y creyó que con su experiencia la empresa resultaría fácil. Así en 1881 aseguró que el proyecto quedaría terminado en 7 años.

De Lesseps había removido arena en África, pero en Panamá iba a encontrarse con selva, roca, cerros y derrumbes. África era caliente, pero las enfermedades no presentaban gran problema. En Panamá enfermarían y morirían muchos, llovería mucho sobre las tupidas selvas y todo esto contribuiría al fracaso del Conde de Lesseps y su compañía.

Así terminó el monumental intento de Lesseps de unir los dos grandes océanos. Luego los Estados Unidos tomaron la iniciativa e hicieron estudios en las dos probables rutas: la de Panamá y la de Nicaragua. Esta fue desechada, aunque hoy parezca ridículo, por una estampilla en la que aparecía un volcán en erupción, la que sirvió de arma a la intriga panameña que armó un escándalo contra nuestra ruta. La estampilla fué reproducida en casi todos los periódicos de los Estados Unidos, especialmente en el *New York Sun* y la caricatura apareció en el *Evening Post* de Washington el 6 de Junio de 1902.

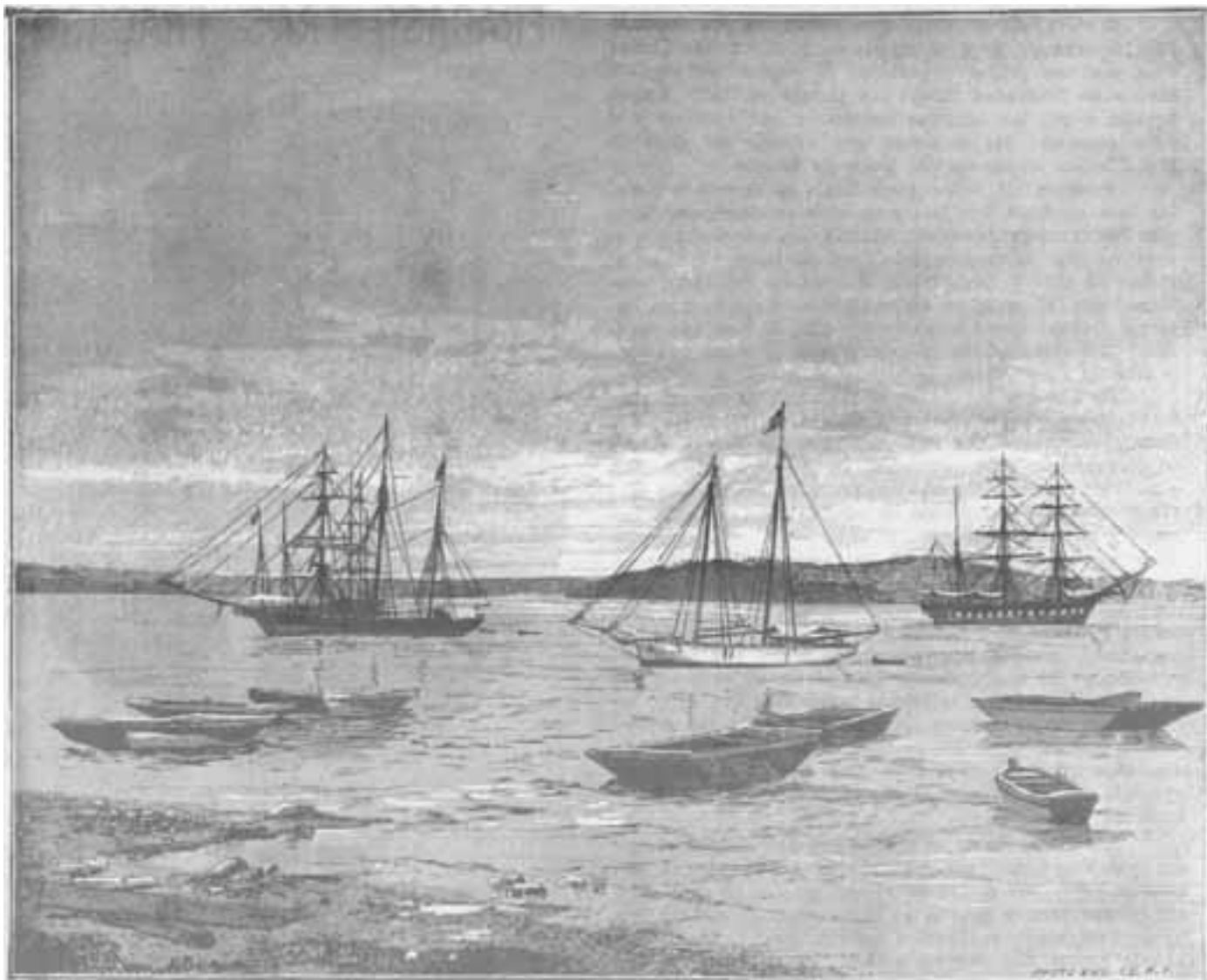
Este fué el fin de la posibilidad de construir el canal por Nicaragua, aunque todavía quedó alguna esperanza. Hoy, sin embargo, ni eso queda. Lo que debe empeñarse nuestro país es en la canalización del río San Juan. Solo así cumpliremos nuestro destino geográfico al que hemos sido destinado desde hace siglos.

FRACASO TRAS FRACASO



M. DE LESSEPS.



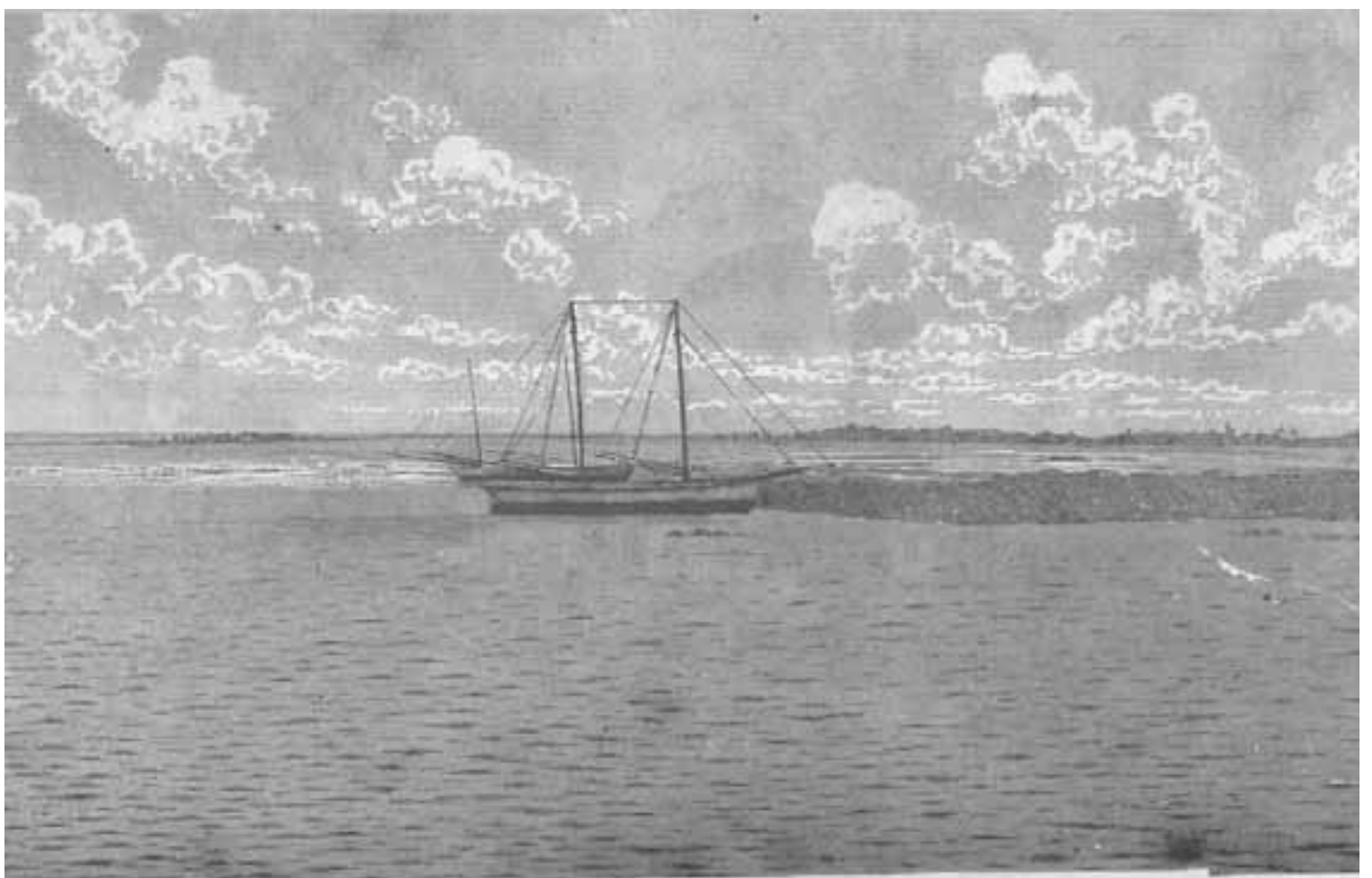


BAHIA DE CORINTO

UN BELLO ALBUM DE PAISAJES

Obsequiamos a nuestros lectores en las páginas siguientes un bello álbum de paisajes y diversas vistas de la ruta canalera del San Juan. Cada grabado constituye una obra maestra por la perfección de su técnica y un raro tesoro, casi desconocido e inconseguible para la mayoría de nuestros lectores.

Estos bellos grabados se refieren a la época en que el Gobierno de Nicaragua, dió la concesión canalera a persona que por su posición y carácter garantizaban el honrado cumplimiento de su compromiso. Acababa de otorgarse a un representante del capitalismo y hombres públicos de Estados Unidos por muchos títulos respetables: Ese representante fué el Sr. Ing. Aniceto J. Menocal, bien reputado en el Gobierno Americano, miembro y representante de una asociación organizada en Nueva York, bajo el nombre de "Sociedad Provisional de Canal Marítimo", asociado con el Presidente Grant y del Almirante Ammen, otro buen amigo de Nicaragua que con tanto brillo venía defendiendo nuestra ruta de canal. Caballeros cuyos honorables precedentes y simpatía hacia Nicaragua garantizaban sus honorables intenciones, rectos propósitos e inteligentes y constantes esfuerzos por la realización de lo que en aquellos tiempos llamaban gran "Desideratum".



ARRIBA: Bahía de Greytown

ABAJO: Greytown — Parte alta de la Bahía





ARRIBA: La Plantación Victoria

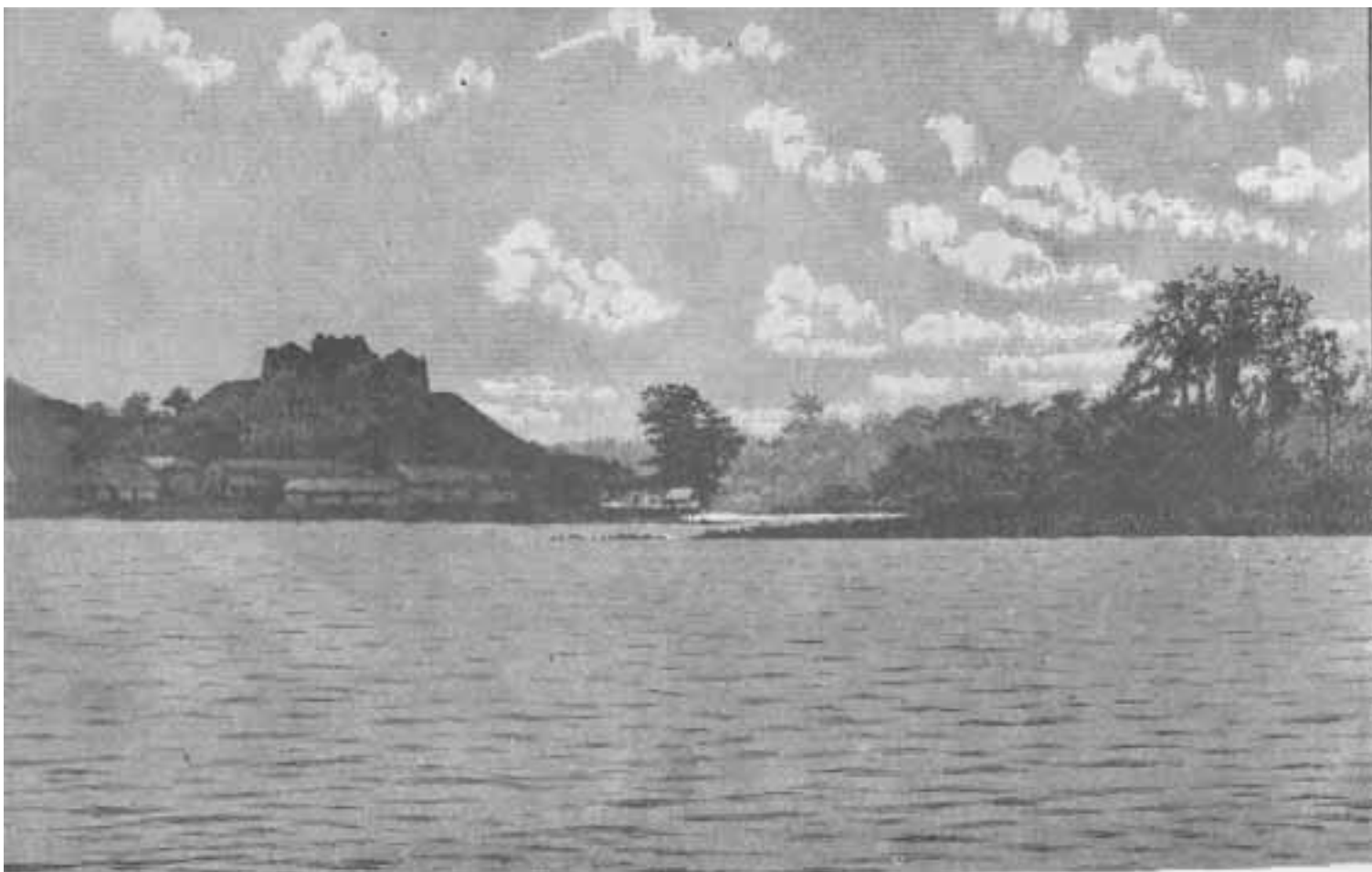
ABAJO: Fuerte de San Carlos





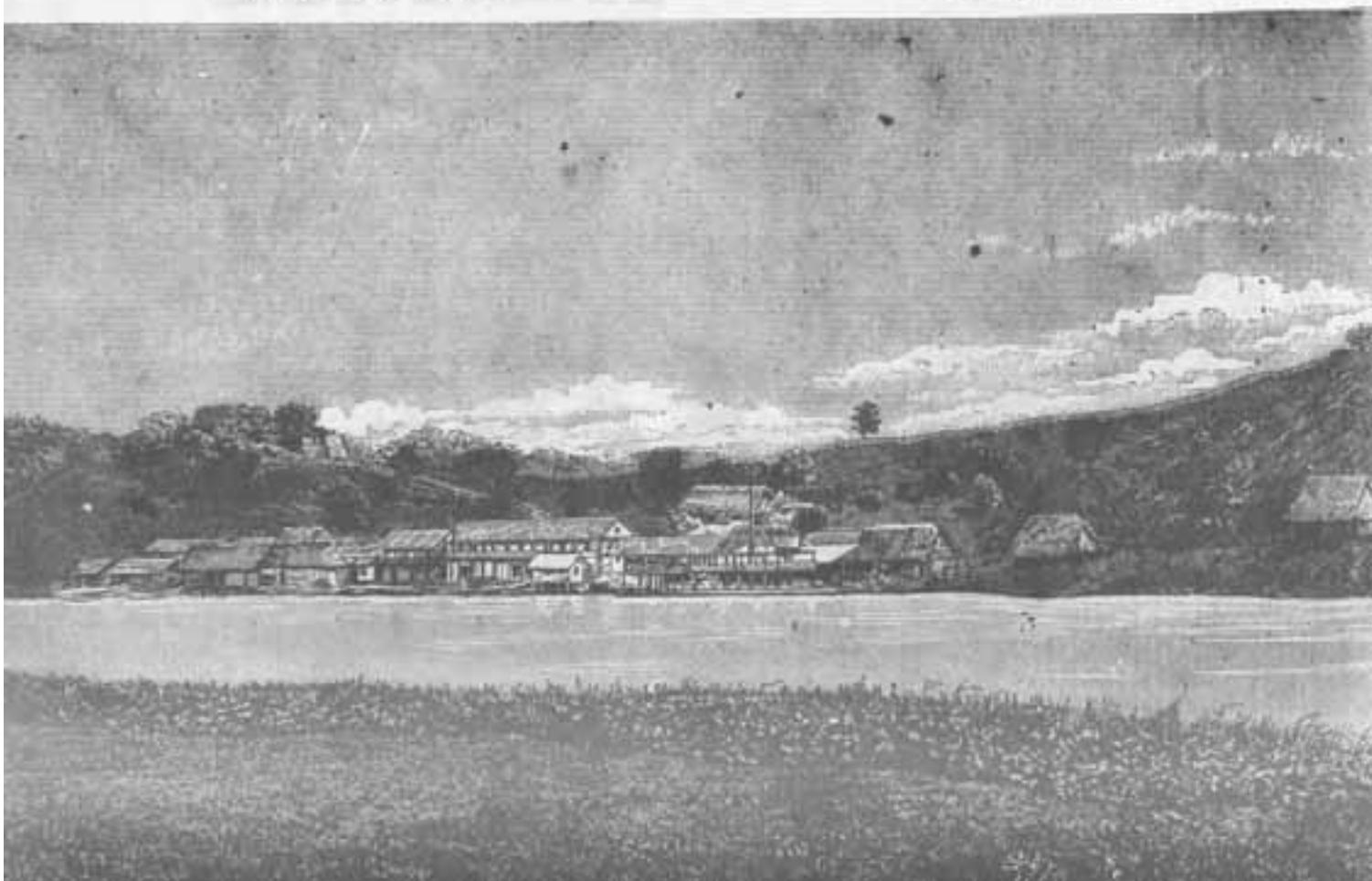
ARRIBA: Campamento Cárdenas ABAJO: Campamento Cárdenas (Confluencia del río Sarapiquí con el río San Juan)





ARRIBA: Castillo Bajo

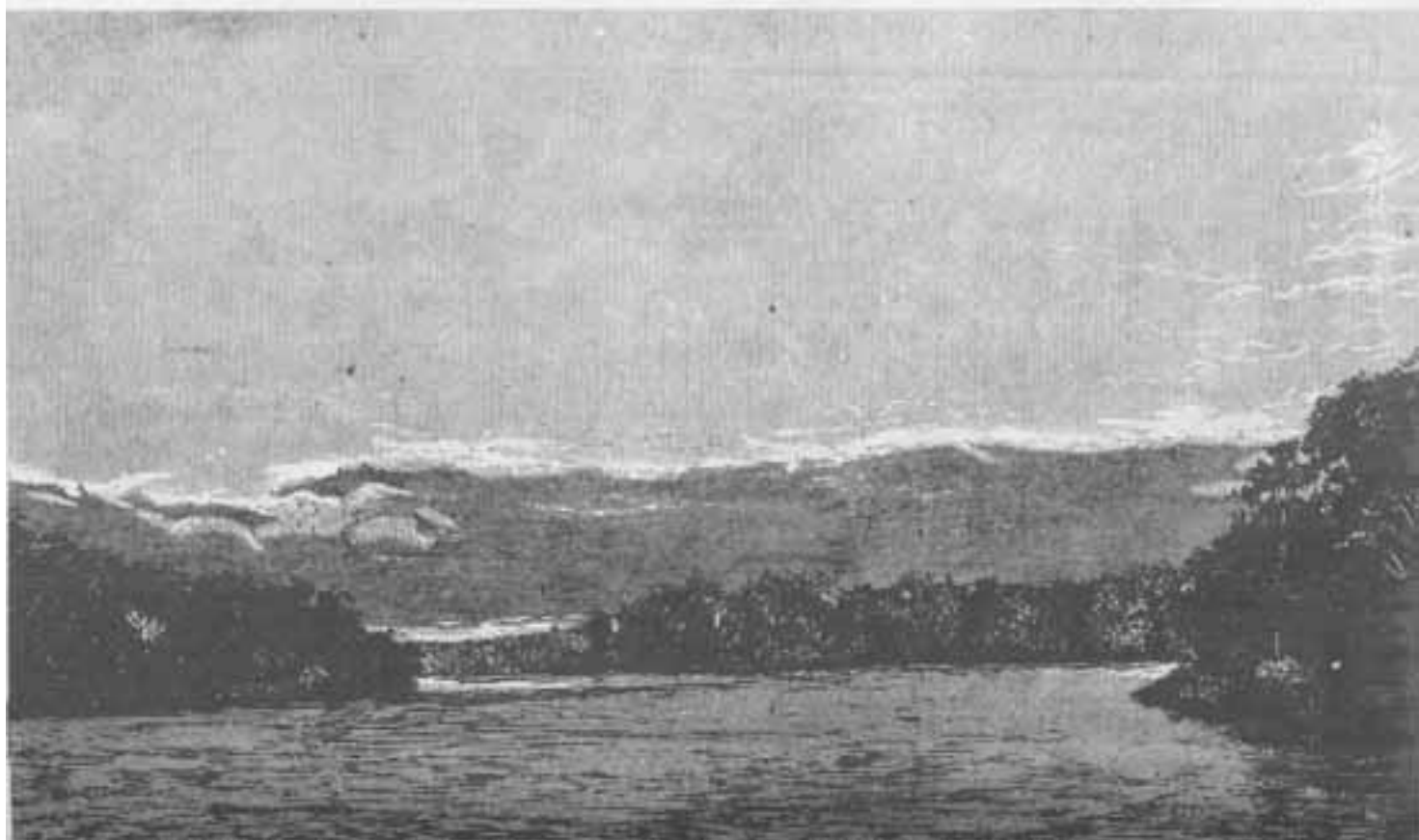
ABAJO: Castillo Alto

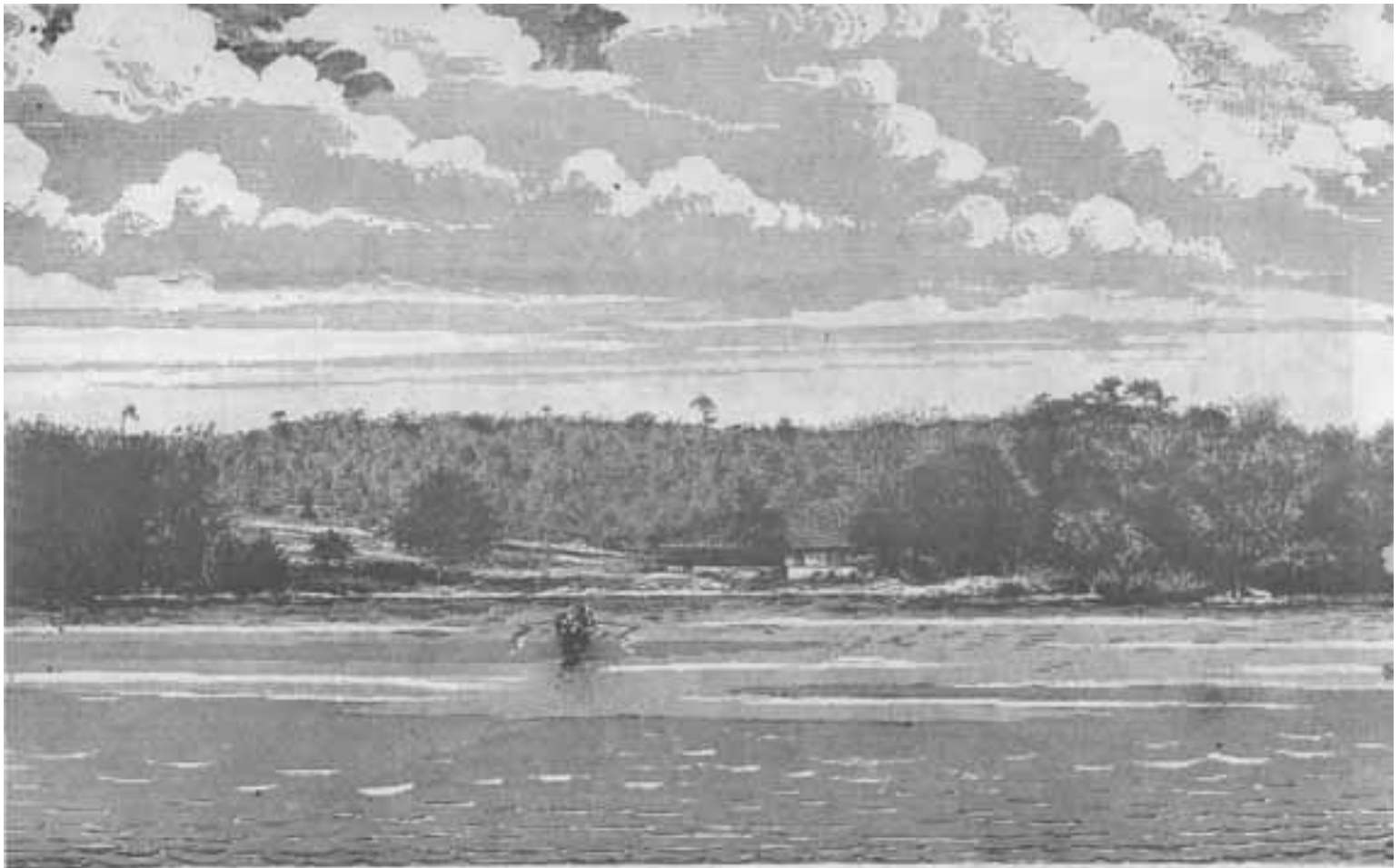




ARRIBA: Valle del río San Juan
Frente al Fuerte San Carlos

ABAJO: El río San Juan
(Rápidos del Toro)





ARRIBA: Vista del Lago de Nicaragua
Visto desde el Fuerte San Carlos

ABAJO: San Ubaldo

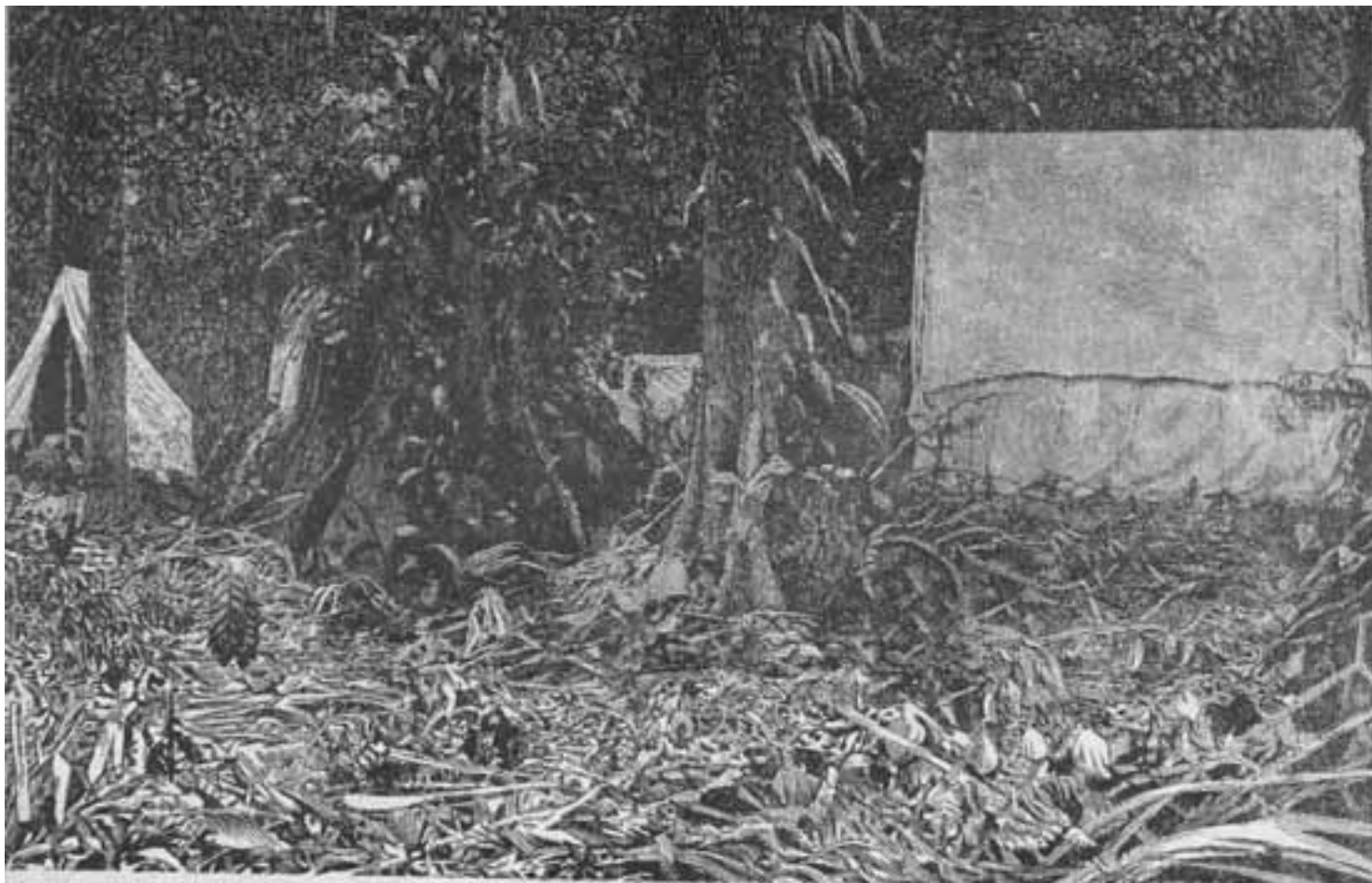




ARRIBA: Vista del río desde el
Campamento Chandler

ABAJO: Campamento Chandler





ARRIBA: Campamento Whitney
(Primera Parte)

ABAJO: Campamento Whitney
(Segunda Parte)





ARRIBA Campamento sobre el río
San Francisco

ABAJO: El río San Juan y la
Boca del río San Francisco





ARRIBA: Campamento Boryard

ABAJO: Campamento Morgan

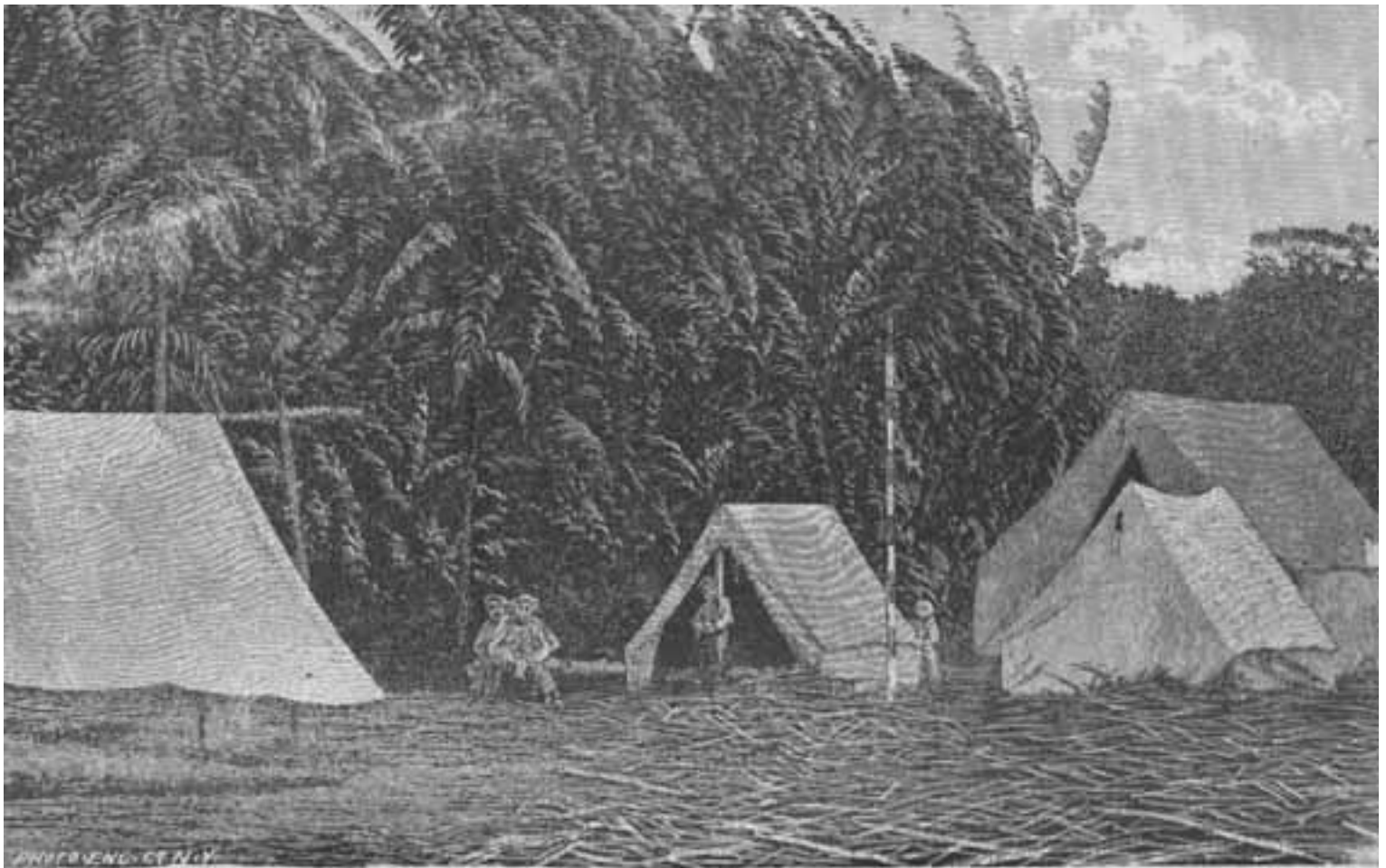




ARRIBA: Campamento Cleveland

ABAJO: El Alto San Juan





ARRIBA: Campamento Ammen

ABAJO: Grupo de la Expedición al
terminar las investigaciones

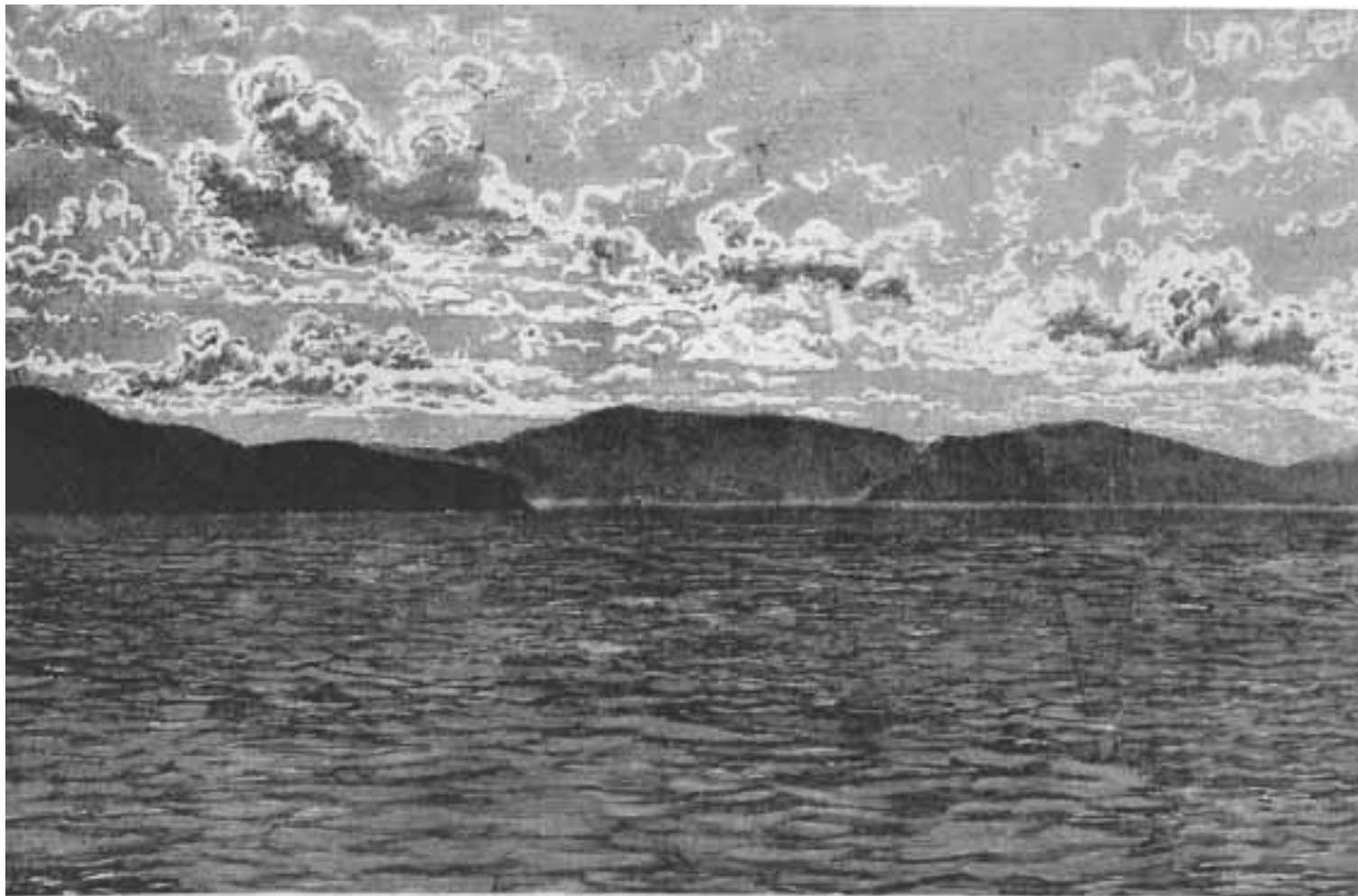




ARRIBA: Río Sarapiquí

ABAJO: El Bajo San Juan





ARRIBA: Brito visto desde el mar

ABAJO: Valle de río Grande cerca de Brito



LIBRO DEL MES

**WALLACE E.
RUSSELL, A.B.**

EASTERN
WASHINGTON
STATE
COLLEGE 1955

Fotografía Histórica
del General
Joaquín Zavala
en el Departamento
de Estado, portando
en la mano
el Tratado de Canal.

**EL
TRATADO
DE
CANAL
ZAVALA**

FRELINGHUYSEN



P R E F A C I O

En Diciembre 1, 1884, se suscribió un tratado entre los Estados Unidos y Nicaragua. Fue una desviación sorprendente de una diplomacia conservadora firmada irónicamente por un Secretario de Estado conservador y un ex-Presidente de Nicaragua que era miembro del Partido Conservador de su país. El convenio proveía una posesión conjunta entre los Estados Unidos y Nicaragua de un canal istmico a ser construido por los Estados Unidos a sus propias expensas a través del Río San Juan y de los territorios lacustres de Nicaragua. La más radical de todas, era la estipulación de que los Estados Unidos, bajo una alianza permanente, habría de proteger el territorio de Nicaragua contra agresiones externas.

La publicación del Tratado Frelinghuysen-Zavala, como se llamó este instrumento, causó sensación. La convención no sólo se movía del Tratado Clayton-Bulwer con la Gran Bretaña, el que tenía el efecto de neutralizar cualquier canal istmico, sino que también renegaba la tradición de no-alianza y comprometía a los Estados Unidos en las inevitables complicaciones del Caribe, los embrollos sobre las fronteras de Nicaragua y los enredos en su política doméstica.

¿Cómo y por qué llegó esto a suceder? Los Estados Unidos no eran aún una potencia mundial. ¿Cómo esperaba desafiar a Gran Bretaña, —el supremo poder naval— y salirse con la suya? ¿Cuáles fueron las motivaciones del Presidente Chester A. Arthur, del Secretario de Estado Frederick T. Frelinghuysen y de los funcionarios Controamericanos, cuando negociaron el tratado? ¿Quiénes constituyeron la oposición y cuáles fueron sus argumentos contra el tratado? ¿Cuáles fueron las reacciones, tanto en los Estados Unidos como en Contro América, a la transacción? ¿Cuál fue la disposición final del pacto? ¿Tuvo algún significado en la diplomacia canalera posterior e en las relaciones de los Estados Unidos con otros países?

Personalismos, intrigas, celos, revoluciones, avaricias, nacionalismos, idealismos y rivalidades políticas, todos desempeñaron papeles significativos en el complicado drama de la correspondencia diplomática y de los debates legislativos. La trama se desarrolló dentro de un período de tiempo relativamente corto, no más allá de un año, 1884, y parte del siguiente. El trasfondo, sin embargo, de la trama retrocede a 1823 y, quizás, antes.

CAPITULO PRIMERO

INICIAL INTERES CANALERO

Posiblemente desde las exploraciones de Balboa (1513), los hombres le han dado consideración a la posibilidad de dividir la América del Norte de la América del Sur por medio de un canal hecho por el hombre. El primer anuncio de la política de Estados Unidos con respecto a semejante canal fue al tiempo de la reunión del Congreso de las Repúblicas Americanas convocado por Bolívar en 1826. Henry Clay, Secretario de Estado, giró instrucciones a los comisionados norteamericanos a ese Congreso. Les autorizó a considerar el tema y a "hacer saber" a los otros Gobiernos americanos que los Estados Unidos estaban interesados en la construcción de un canal a través del Istmo que unía ambos continentes. Un proyecto de tales proporciones, sugería Clay, tendría diversos grados de atracción a todas las naciones, pero sería de máximo beneficio para ciertos países latinoamericanos y para los Estados Unidos. Puesto que resultaría en tan gran ventaja para toda América, el canal debería alcanzarse por el esfuerzo cooperativo de todos. En cuanto

al status diplomático de la vía acuática, Clay decía:

"Si el trabajo llega alguna vez a efectuarse al punto de admitir el paso de embarcaciones marítimas de océano a océano, los beneficios del mismo no deberán ser apropiados exclusivamente por una sola nación, sino que deberían extenderse a todas las partes del globo por medio del pago de una justa compensación o de peajes razonables." (1)

Cortar el istmo que unía a Norte y Sur América parecía perfectamente factible para muchos. Su realización fue retardada por problemas de ingeniería y las complicaciones diplomáticas respecto al control del canal en tiempos de paz y de su uso en tiempos de guerra. La dilación fue prolongada por la diversidad de opiniones entre los expertos sobre los méritos comparativos de la ruta por Nicaragua y la de Panamá. La debilidad de las Repúblicas a través de cuyos territorios se proponía construir un canal, hizo que lo que de otra manera sería un simple problema doméstico se convirtiera en uno de serias consecuencias internacionales. Compañías organizadas con el propósito de construir un canal habían obtenido con-

tratas de algunas naciones más poderosas y concesiones de uno de los Estados Centroamericanos. Esto hacía necesario un tratado entre los dos países. Otra complicación era el reclamo de otras naciones a la igualdad de trato en el uso de semejante canal. La cuestión en cuanto al status del canal ante el Derecho Internacional creaba grandes dificultades diplomáticas.

Los norteamericanos comenzaron a mostrar creciente interés por el Istmo cerca de la mitad del siglo XIX. Aunque el Gobierno de los Estados Unidos fue parte en una aparentemente interminable serie de negociaciones con respecto a un canal interoceánico, hubo solamente tres tratados de alguna importancia práctica antes de 1899, por los que los Estados Unidos adquirían derechos y asumían obligaciones a ese respecto. Esos tratados fueron: El Tratado con Nueva Granada en 1846, el Tratado Clayton-Bulwer con Inglaterra en 1850 y el Tratado con Nicaragua en 1867.

I — EL TRATADO CON NUEVA GRANADA, 1846

La primera transacción diplomática por la que el Gobierno de los Estados Unidos adquirió derechos y asumió obligaciones con referencia a un canal istmico fue un Tratado entre los Estados Unidos y Nueva Granada. (2) El Tratado con Nueva Granada, —la que asumió el nombre de Colombia en 1862,— fue firmado en Bogotá, el 12 de Diciembre de 1846, por el Ministro de los Estados Unidos, B. A. Bidlack y M. M. Mallarino, de Nueva Granada. (3).

El temor de que Inglaterra, o algún otro poder imperialista, pudiera tomar el Istmo de Panamá, llevó a Nueva Granada a negociar el tratado con los Estados Unidos. El expansivo protectorado Británico sobre los Indios Mosquitos a lo largo de la Costa Atlántica de Centro América, alarmó a la República de Nueva Granada, particularmente cuando Gran Bretaña, así como Francia, rehusó una propuesta neogranadina de un tratado internacional para la neutralización del Istmo.

En 1846, el General Flores, exilado jefe y ex-Presidente ecuatoriano, que había estado envuelto en intrigas monárquicas en España y Francia, estaba en Londres abiertamente preparando una expedición filibustera que amenazaba la integridad de la República de Nueva Granada. El Gobierno neogranadino se atemorizó de las intenciones británicas y apeló a los Estados Unidos. Afortunadamente, las negociaciones para la remoción de impuestos discriminatorios contra el comercio norteamericano estaban en proceso. El Presidente Mosquera, de Nueva Granada, ofreció hacer un tratado satisfactorio de comercio y navegación siempre que los Estados Unidos garantizaran la soberanía de Nueva Granada sobre el Istmo de Panamá. Sin instrucciones de Washington, el Ministro de los Estados Unidos, B. A. Bidlack, aprovechó el "dorado momento" y firmó el tratado que con-

cedía a los Estados Unidos importantes derechos de tránsito en la región istmica de Panamá. (4)

Mientras tanto, Gran Bretaña, finalmente, cedió a las protestas de Ecuador, Nueva Granada, Perú, Chile y Argentina y una serie de memoriales de firmas que comerciaban con Sur América. Todos señalaban que los probables resultados de la expedición del General Flores serían perjudiciales a los intereses comerciales británicos y a su influencia política. A finales de noviembre de 1846, los británicos capturaron los barcos sospechosos y la expedición del General Flores se evaporó. El tardado rompimiento de la aventura no se supo en Bogotá sino muchas semanas después, cuando ya el Tratado Bidlack había sido firmado. (5)

Aunque el Tratado había sido firmado en Bogotá en diciembre de 1848, las ratificaciones no fueron intercambiadas sino hasta el 10 de junio de 1849. La dilación en el Senado de los Estados Unidos fue causada por las sospechas de posibles complicaciones. El Artículo 35 se relacionaba al Istmo de Panamá. Declaraba que:

"El Gobierno de Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera de los medios de comunicación que ahora existen o que puedan en lo de adelante construirse, estará abierto y libre al Gobierno y los ciudadanos de los Estados Unidos... y con el objeto de asegurar a sí mismos el tranquilo y constante goce de estas ventajas, y por los favores que ellos han adquirido por los Artos. 4, 5 y 6 de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a Nueva Granada, por el presente convenio, la perfecta neutralidad del antes mencionado istmo, con vista a que el libre tránsito del uno al otro mar no pueda ser interrumpido o embarazado en cualquier tiempo futuro mientras este tratado exista; y en consecuencia, los Estados Unidos también garantizan, en la misma forma, los derechos de soberanía y propiedad que Nueva Granada tiene y posee sobre el dicho territorio".

Bajo este Tratado, la Compañía Ferroviaria de Panamá, compuesta en su mayor parte de ciudadanos de los Estados Unidos, obtuvo una contrata de Nueva Granada y entre 1850 y 1855 construyó el primer ferrocarril transcontinental de cuarenta y ocho millas de longitud, a través del Istmo a lo largo de la ruta del propuesto Canal de Panamá. En diversas ocasiones el Gobierno de los Estados Unidos fue llamado a considerar y observar sus garantías. Cuando la revolución de 1903 tuvo lugar en Panamá, este tratado estaba aún en vigor. (6)

II — LA RIVALIDAD ANGLOAMERICANA

La actividad en la elaboración de tratados fue acicateada por diversos eventos importantes ocurridos entre 1845 y 1850. El tratado norteamericano con Nueva Granada y el resultado de la

guerra con México, alarmó a los ingleses. Como consecuencia de la guerra con México y por el arreglo de la controversia sobre el territorio de Oregon con Inglaterra, los Estados Unidos adquirieron un vasto frente al Océano Pacífico. Poco después, se descubrió el oro en California y uno de los más explosivos movimientos de población en la historia, se inició. El empuje a los campos auríferos por la vía del Istmo le dio nueva importancia a la región y al transporte marítimo. Los ingleses tenían importantes intereses territoriales en el Caribe, incluyendo Jamaica, Belice (Honduras Británica) y otras colonias. Ellos resguardaban celosamente su posición como el eminente poder mercantil de la región y llegarían a cualquier extremo antes de permitir que los yankees aseguraran su dominio sobre el Istmo.

El tratado con Nueva Granada y los resultados de la guerra con México estimularon a los agentes británicos a una mayor actividad para asegurar el control de una ruta canalera nicaragüense con el objeto de contrarrestar la posición de los Estados Unidos en Panamá. El Istmo de Panamá había sido por muchos años el foco de intrigas canaleras; pero como las dificultades de ingeniería de esta ruta comenzaron a ser completamente apreciadas, la atención fue dirigida más y más hacia un canal por Nicaragua. (7)

Nicaragua ha sido siempre interesante por su posición geográfica. En su territorio, la Cordillera Centroamericana se rompe por una depresión que se extiende a través del Istmo, formando la cuenca de los dos grandes lagos y del río San Juan, su desagüe al Atlántico. El Lago de Nicaragua, que es solamente 110 pies más alto que el océano, está separado del Pacífico por una cadena de pequeñas colinas, de las cuales los pasos más bajos están apenas a 25 o 26 pies sobre la superficie del Lago y sólo a 135 pies sobre el nivel del mar. En el sitio más angosto esta faja de tierra es menos de treinta millas de ancho. Al Norte del Lago de Nicaragua y conectado por un pequeño río, está el Lago de Managua, entre el cual y el Océano Pacífico, existe una distancia de cerca de 70 millas a través de las bajas planicies de León. En la época colonial, la ruta a través del Istmo pasando por León a Granada en el Lago de Nicaragua, y de allí por agua, era comúnmente usada para el transporte de productos de todas partes de Centro América a España. Desde el principio atrajo la atención de aquellos que estaban interesados en proyectos canaleros transistmicos. (8)

En 1848, el gobierno de la península mexicana de Yucatán, en desesperación resultante de una guerra con las tribus indígenas locales, ofreció su territorio a Inglaterra. (9) El Presidente James Polk, en un mensaje al Congreso —abril, 29, 1848, — proclamó que los Estados Unidos no permitirían tal transferencia, aun con el consentimiento de los habitantes. (10) Esto llegó a conocerse como el Corolario Polk a la Doctrina Monroe, quizás in-

correctamente, puesto que la proclamación original de Monroe vislumbraba la intervención o adquisición de territorios sin el consentimiento de los habitantes.

A finales de 1848, Nicaragua era considerada como la ruta más factible para un canal con su terminal Atlántico por el navegable Río San Juan. Inglaterra reclamaba por mucho tiempo un protectorado sobre los Indios Mosquitos cerca de la boca del Río San Juan. La ciudad de San Juan, localizada a la entrada del río, fue tomada por los ingleses y rebautizada Greytown. La captura fue ostensiblemente para proteger a su pupilo, "Su Majestad Mosquita", contra los nicaragüenses. La ocupación por Gran Bretaña del territorio Mosquito, y especialmente aquella parte alrededor del Río San Juan que pertenecía a Nicaragua y Costa Rica y en la que estaría la terminal Atlántica de un canal, era una fuente de inquietud y perplejidad para los Estados Unidos.

Esta inquietud fue expresada por W. C. Rives, Ministro de los Estados Unidos en Francia, quien, en su viaje a París, se detuvo en Londres, —septiembre 24, 1849,— para sostener una conferencia con Lord Palmerston, Ministro de Relaciones Exteriores Británico. Rives declaró que el grupo Vanderbilt, ciudadanos de los Estados Unidos, habían contratado con el Gobierno de Nicaragua para abrir "una comunicación" entre el Atlántico y el Pacífico, usando el Río San Juan y el Lago de Nicaragua. Explicaba que los Estados Unidos habían llegado a la conclusión de que legal e históricamente el Estado de Nicaragua era el "verdadero soberano territorial" de tanto el Río como el Lago y que, por lo tanto, los Estados Unidos estaban obligados a apoyar los derechos de sus ciudadanos bajo una concesión de parte de un estado soberano. Rives señalaba que los Estados Unidos no obtendrían ningún derecho exclusivo o privilegio "en un gran camino, que naturalmente, pertenecía a toda la humanidad", pero al mismo tiempo los Estados Unidos "nunca podrían consentir que tan importante comunicación cayera bajo el control exclusivo de cualquier otro gran poder comercial." Observó que recientes acontecimientos necesariamente daban pábulo a la "desconfianza y descontento." (11)

III — PRELUDIO A UN ARREGLO

Poco después de la conferencias de Rives, la rivalidad entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos alcanzó un plano peligroso. Los ingleses habían ocupado el territorio que dominaba la terminal Atlántica del propuesto canal. Por el lado del Pacífico varios prospectos de terminales eran abarcados por el Golfo de Fonseca. Un oficial naval británico ocupó la Isla del Tigre en el Golfo en octubre de 1849. (12) Las autoridades londinenses muy pronto desautorizaron el burdo acto, pero los norteamericanos se alarmaron con esto y con la

captura de Greytown. A finales de 1849, Gran Bretaña envió a Henry Litton Bulwer a Washington a conferenciar con el Secretario de Estado, John M. Clayton. Las negociaciones dieron por resultado el Tratado Clayton-Bulwer de 1850. (13)

Clayton había usado ciertos acontecimientos recientes para fortalecer sus argumentos durante las negociaciones. Varias Repúblicas de Centro América se habían tomado recelosas de los desig-nios británicos a punto que se volvieron hacia los Estados Unidos en busca de protección. Celosos agentes norteamericanos en Centro América habían concluido convenios de tránsito que daban a los Estados Unidos exclusivos privilegios para un canal. Aunque estos no habían sido sometidos a la aprobación del Senado, Clayton podía amenazar con presentarlos si los ingleses rehusaban venir a términos. En junio de 1849, Hise, Representante norteamericano en Centro América, negoció, sin autorización o conocimiento de su Gobierno, (14) un tratado con Nicaragua que daba a los Estados Unidos derechos exclusivos en la construcción de un canal a través del territorio de dicho Estado. (15) Otro tratado fue negociado, esta vez con Honduras, y firmado por el Representante norteamericano Squier en septiembre 28, 1849. (16) Este tratado cedía la Isla del Tigre en el Golfo de Fonseca a los Estados Unidos. Este acto también fue desautorizado y nunca fue sometido al Senado, sin embargo, Clayton encontró ambos convenios muy convenientes en sus negociaciones con los ingleses. (17) Rápidamente informó a Bulwer:

"No existe uno solo de estos cinco Estados Centroamericanos que no se nos anexaría mañana si ellos pudieran; y si hay algún secreto digno de saberse, es bueno que lo sepa: Algunos de ellos ya han ofrecido y han solicitado anexarse a los Estados Unidos." (18)

Las negociaciones se precipitaron y finalmente resultaron en el Tratado Clayton-Bulwer, el que fue firmado en abril 19, 1850, y aprobado por el Senado —por una votación de 42 contra 11— después de un breve debate.

IV — TRATADO CLAYTON-BULWER

La intención de los dos gobiernos estaba expresada en el preámbulo en el que "expresaban sus puntos de vista e intenciones con referencia a cualquier comunicación por medio de un canal que pueda ser construido entre los océanos Atlántico y Pacífico, vía Río San Juan de Nicaragua y cualquier puerto o sitio en el Océano Pacífico". Los ingleses estaban firmes en contra del abandono de la Costa de Mosquitos y no tenían intención de retirarse de Belice. Por otra parte, Clayton no podía hacer concesiones específicas por temor de levantar un clamor partidista de parte de los enemigos de Inalaterra en los Estados Unidos. Ambos, deliberadamente, consintieron en el uso de un lenguaje ambiguo para encubrir sus diferencias oficiales. Si

no hubieran hecho eso, el tratado, probablemente, no hubiera podido haberse concluido.

Gran Bretaña y Estados Unidos se ataron por medio de la convención a nunca obtener o mantener exclusivo control sobre el canal; nunca erigir o mantener fortificación alguna que dominara el canal o la venedad del mismo; ni colonizar o ejercer dominio sobre Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos, o parte alguna de Centro América; y nunca hacer uso de alianza alguna, conexión o influencia, con alguno de esos Estados para obtener ventajas desiguales con respecto al comercio o navegación a través del canal. La convención proveía la neutralización del canal en caso de guerra entre ambas partes contratantes, garantizaba la protección a las personas y propiedades de las partes que legalmente construyeran el canal y exigía se obtuviera el consentimiento de los Estados por cuyos territorios habría de atravesar el canal. También proveía la neutralización del canal y su protección siempre que fuese manejado sin discriminaciones contra cualquiera de las partes contratantes, y estipulaba que ninguna de ellas podía retirar su protección sin dar a la otra aviso con seis meses de anticipación.

Las partes contratantes estaban obligadas a invitar a todos los Estados con los que estuviesen en términos de trato amistoso a acceder a la convención y a prestar su apoyo y estímulo a la primera compañía que ofreciera construir el canal de acuerdo con el espíritu e intención del Tratado. Una sección especialmente importante declaraba:

"El Gobierno de los Estados Unidos y el de la Gran Bretaña, habiendo no solamente deseado realizar esta convención para alcanzar un objetivo particular, sino también para establecer un principio general... acuerda aquí extender su protección, por medio de estipulaciones de un tratado, a cualquiera otra comunicación practicable, fuese canal o ferrocarril, a través del istmo que conecta Norte y Sur América, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas, si las mismas resultaran ser practicables, ya fuese canal o ferrocarril, que ahora proponen ser establecidas por vía de Tehuantepec o Panamá."

V — LA AMBIGUEDAD, CAUSA DE CONFLICTO

Un obstáculo al cumplimiento del Tratado Clayton-Bulwer surgió de la amplia divergencia de opinión entre los Gobiernos británico y americano en cuanto a su interpretación. La discusión versaba sobre dos puntos principales. Eran las cláusulas abnegatorias simplemente de carácter prospectivo y dirigidas contra futuras adquisiciones en Centro América, o exigían que Gran Bretaña abandonara inmediatamente su protectorado sobre la Costa de Mosquitos? El artículo I proveía que ninguna de las partes había de "ocupar", "colonizar", o ejercer "dominio" sobre "cualquier parte de Centro América." Bajo el velo de un lengua-

je ambiguo, Gran Bretaña rehusó abandonar su protectorado Mosquito, alegando que el Tratado era prospectivo no retroactivo en sus obligaciones y que no había abolida relaciones existentes en el Istmo.

Un segundo obstáculo envolvía las Islas de la Bahía. Eran ellas dependencias de Honduras Británica (Belice) o de la República de Honduras, y venían a estar dentro de los alcances del Tratado? Inglaterra declaró, en 1852, que las Islas de la Bahía eran una colonia británica. (19) Antes de la ratificación final del Tratado Clayton-Bulwer, los negociadores habían intercambiado notas confidenciales que intentaban aclarar sus interpretaciones de lo que el Tratado realmente intentaba lograr. El intercambio fue de naturaleza equívoca y dejó la puerta abierta a reclamos británicos. (20) Años de diplomacia alcanzaron muy poco. (21) Finalmente, las controversias inmediatas fueron terminadas indirectamente cuando Londres concluyó pactos separados con las Repúblicas Centroamericanas. Por un pacto de noviembre 28, 1859, con Honduras, los ingleses reconocieron que las Islas de la Bahía pertenecían a esa República, (22) y por otro pacto, enero, 28, 1860, con Nicaragua, los ingleses abandonaron sus pretensiones al territorio Mosquito. (23). En su mensaje anual de Diciembre 3, 1860, el Presidente Buchanan informó que estos dos tratados habían traído un satisfactorio acuerdo en las controversias istmicas. Declaró que "las discordantes construcciones del Tratado Clayton-Bulwer entre los dos gobiernos, las que en distintos períodos de discusión tomaron un aspecto amenazador, han resultado en un final acuerdo enteramente satisfactorio a este Gobierno." (24)

VI — INTERMISION

Por el tiempo en que se reconciliaban las interpretaciones divergentes del Tratado Clayton-Bulwer, los Estados Unidos estaban al borde de la guerra civil. El proyecto de canal recibió cada vez menos atención hasta que para todo propósito práctico fue puesto a un lado. Durante la guerra se comenzó el Ferrocarril Unión Pacific. Su terminación estableció la comunicación terrestre transcontinental con el Pacífico y alivió la inmediata necesidad por un canal istmico. Algunos norteamericanos, sin embargo, nunca abandonaron su interés por un proyecto canalero. Una Resolución en el Senado, de marzo 19, 1866, pedía al Ministro de la Marina un estudio de las rutas canaleras practicables en el Istmo. (25) El reporte sometido en julio 7 del mismo año por el Contra Almirante C. H. Davis contenía una lista y descripción de todos los proyectos de canal y caminos previamente investigados. (26) El reporte incluía las evaluaciones de cinco rutas canaleras, a saber, Tehuantepec, Honduras, Nicaragua, Panamá y Darién. (27) Al año siguiente, el tercer tratado de importancia antes de finalizar el siglo XIX, fue el instrumento firmado con Nicaragua en 1867. (28)

VII — TRATADO CON NICARAGUA, 1867

El convenio nicaraquíense —Dickinson—Ayón—contemplaba la neutralización de cualquier canal que se construyera. Concedía a los Estados Unidos el derecho de tránsito entre el Atlántico y el Pacífico sobre cualquier línea de comunicación, natural o artificial, por tierra o por agua, entonces existente a que pudiera más tarde construirse, en igualdad de términos con los ciudadanos de Nicaragua, y los Estados Unidos acordaron extender su protección a todas las tales rutas de comunicación y a "garantizar la neutralidad y el uso inocente de las mismas". Los Estados Unidos también se comprometían a usar su influencia para con otras naciones para obtener de ellos las garantías de dicha neutralidad y protección. El tratado en ninguna forma infringía lo comprometidos con Gran Bretaña bajo el Tratado Clayton-Bulwer, pues al proveer la garantía conjunta de otros poderes, estaba en total acuerdo con las cláusulas de aquella convención.

VIII—EVOLUCION DE UNA POLITICA CANALERA

El Presidente Taylor, Fillmore, Pierce y Buchanan, se habían satisfecho con una mera participación en las garantías internacionales compartidas con potencias europeas. El convenio con Nicaragua de 1867, estimulaba, por supuesto, la colaboración de otras naciones en tales compromisos. El Presidente U. S. Grant, por otra parte, instituyó una tendencia hacia el exclusivo control político de un canal istmico. Al principio, el cambio se manifestó sólo como una disposición a dar respaldo oficial a compañías privadas norteamericanas. En su primer Mensaje Anual al Congreso, el Presidente Grant enunció su política:

"El tema de un canal interoceánico para unir los océanos Atlántico y Pacífico por medio del Istmo de Darién es uno en que el comercio está vivamente interesado. Han sido giradas instrucciones a nuestro Ministro ante la República de los Estados Unidos de Colombia para que se empeñe en obtener la autorización para un estudio por parte de este Gobierno, para determinar la practicabilidad de tal empresa, y una contrata para el derecho de construir, por medio de la empresa privada, tal obra, si el estudio prueba ser practicable." (29)

La política de Grant, de construcción por medio de la empresa privada, estaba destinada más tarde a someterse a cambios considerables. No fue, sin embargo, sino hasta finales del siglo, que una política de abierta propiedad gubernamental y operacional del canal, ganó suficiente apoyo en Washington como para ser adoptada.

Como resultado del pronunciamiento de Grant, el Congreso pidió más exploraciones. Se enviaron expediciones al Darién (30), Tehuantepec, (31) Nicaragua, (32) y Panamá, (33) durante los años 1870 a 1875. En febrero 7, 1876, la Comisión Interoceá-

ca Canalera informó al Presidente y recomendó que "la ruta conocida como la "ruta nicaragüense" que comienza en el Atlántico, en o cerca de Greytown, siguiendo por un canal al río San Juan; de allí... al... Lago de Nicaragua; de allí a través del Lago y los valles del Río del Medio y el Río Grande a lo que es conocido como el puerto de Brito." (34) El Gobierno de Nicaragua estaba gozoso por la preferencia de la Comisión y manifestó su deseo de cooperar con los Estados Unidos en un canal interoceánico. A. H. Rivas, Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, dijo que su Gobierno estaría "muy satisfecho de ver a los comisionados escogidos por los Estados Unidos, debidamente autorizados para tratar respecto al asunto, ya sea negociando una convención especial, o la conclusión de un nuevo tratado que asegure todas las garantías deseable para la obra, tanto en lo que se refiere a su ejecución como a su neutralidad." (35) Luego discutió el problema que habría de plagar a los negociadores por otros veinte y cinco años: "Nicaragua siempre le ha dado gran importancia a la opinión a los Estados vecinos" sobre el tema del canal; allí "someterá" cualquier proyecto de tratado a la opinión de los otros Estados:

"Mientras estas Repúblicas, sin embargo, permanecen desafortunadamente divididas, Nicaragua no puede comprometer su libertad de acción haciéndola dependiente de la aquiescencia o concurrencia de cualquiera de los Estados...; en ninguna forma renunciará a sus derechos soberanos como nación independiente, y como dueña indiscutida de la parte principal del territorio a través del cual el proyectado canal interoceánico ha de pasar." (36)

Y refiriéndose especialmente a la posición y concurrencia de Costa Rica, dijo:

"Mientras es verdad que este consentimiento sería de la mayor importancia y, por lo tanto, digno de solicitarse, no puede ser considerado como absolutamente necesario..., teniendo Costa Rica una pequeña y dudosa parte en la ruta del canal." (37)

IX — DE LESSEPS EN PANAMA

Una concesión dada por Colombia al Teniente Lucien Napoleón Buonaparte Wyse, de la Marina Francesa en 1878 y la subsecuente organización de una compañía constructora francesa bajo la presidencia de Ferdinand de Lesseps, fue un gran estímulo a los intereses de los Estados Unidos en un canal. (38) Muchos norteamericanos consideraron el proyecto francés como una infracción de la Doctrina Monroe. (39) El sentimiento suscitado fue expresado por el Senador Thomas F. Bayard, quien estaba temeroso de los resultados que harían surgir de la terminación de un canal istmico bajo auspicios extranjeros. (40) Bayard era un hombre juicioso y calmo; sin embargo, estaba tan perturbado como para declarar en el Senado:

"El plan de unir los dos grandes océanos es uno de importancia mundial, y el corazón de los Estados Unidos. Nuestro poder puede ser discutible, pero será mantenido. Todo consejo sabio, por lo tanto, nos exhorta a "aprovechar el día" y en tiempo de paz prepararnos para la guerra, pues este es el medio seguro de evitarla." (41)

Esto no suena como al mismo Senador que habría de oponerse a la política agresiva del Presidente Arthur y del Secretario de Estado Frelinghuysen cinco años más tarde.

1—Conferencia Internacional Americana (Washington, 1890), 4: 143/4.

2—Rutherford B. Hayes a William M. Evarts, Marzo 8, 1880, Correspondencia en Relación a un Canal Interoceánico entre los océanos Atlántico y Pacífico, el Tratado Clayton-Bulwer y la Doctrina Monroe, y el Tratado entre los Estados Unidos y Nueva Granada de Diciembre 12, 1846 (Washington, 1900), 9. Este es un Documento del Senado 237, 56 Congreso, 1 Sesión que en lo adelante se referirá como Correspondencia.

3—Ibid., 9/10, 246/247. William M. Malloy, Tratados, Convenciones, Actas, Protocolos y Acuerdos Internacionales entre los Estados Unidos de América y Otros Poderes, 1776-1909 (Washington, 1910), 1:302/214. Compilado por Resolución del Senado de Enero 18, 1909; es un Documento del Senado 357, Congreso 61, 2 Sesión. Francis Wharton (ed.) Un Digesto del Derecho Internacional de los Estados Unidos (Washington, 1886), 3: 7/8. Este es Documento Misceláneo del Senado 162, Congreso 48, 2ª Sesión, 195/206.

4—Thomas A. Bailey, Una Historia Diplomática del Pueblo Americano (New York 103/ 104, 1946).

5—Ibid.

8—Evarts a Hayes, Marzo 8, 1880, Correspondencia, 15/16. El Secretario de Estado Fish al Sr. Pé-

rez, Ministro de Colombia en los Estados Unidos, Mayo 27, 1871, John Bassett Moore, Un Digesto de Derecho Internacional (Washington, 1906) 3:27. Este es un Documento Cámara de Representantes 551, Congreso 56, 2ª Sesión. Howard C. Hill, Roosevelt y el Caribe (Chicago, 1927), 43/46.

7—Correspondencia, 15.

8—Dana G. Munro, Las Cinco Repúblicas de Centro América (New York, 1918), 75-76.

9—Gobernador de Yucatán al Secretario de Estado Marzo 25, 1848, y Decreto del Gobierno de Yucatán, Julio 14, 1848, Doc. Ejec. Sen. 40, Cong. 30, 1ª Ses. 17-19 y Doc. Ejec. Sen. 49, Cong. 30, 1ª Ses.

10—Doc. Ejec. Sen. 40, Cong. 30, 1ª Ses., 1/3

11—W. C. Rives a John M. Clayton, Sept. 25, 1849, Correspondencia, 15/17.

12—Seward a Adams, Abril 25, 1866, Ibid., 19, Doc. Ejec. Cámara 75, Cong. 31, 1ª Ses., para un estudio exhaustivo de este incidente en relación a nuestra política canalera.

13—Para el texto completo del Tratado Clayton-Bulwer ver Malloy, 2:659-663; Correspondencia, 134-137, 288-291; y Doc. Ejec. Sen. 47, Cong. 48, 2ª Ses. 440.

14—Clayton a Abbot Lawrence, Octubre 20, 1849, Correspondencia, 17.

- 15—Ibid., 125/133, 247/255. Conocido como Convención Hise-Selva.
- 16—Instrucciones Diplomáticas, Estados Americanos (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Nacionales) 15:100-103. L. M. Keasbey, "El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe", *Anales de la Academia Americana de Ciencias Políticas y Sociales*, (Enero 1896), 7:14/15.
- 17—Clayton a Lawrence, Octubre 20, 1849, Crampton a Palmerston, Octubre 1, 1849, Bulwer a Palmerston, Febrero 3, 1850, *Correspondencia*, 17, 261-265, 267-269.
- 18—John Bigelow, *Violaciones de Tratados Anglo-Americanos* (New York, 1917), 205. Esto es una carta privada y confidencial leída a Bulwer pero no remitida a él, Feb. 15, 1850.
- 19—Una proclamación de la oficina del Secretario Colonial, Julio 17, 1852, *Correspondencia*, 303-304. Informe al Senado 407, Cong. 32, 2ª Sess. Doc. Ejec. Sen. 12, 32 Cong. 2ª Ses.
- 20—Cartas entre Clayton y Bulwer, las que están señaladas como "privada y confidencial", *Correspondencia*, 293; también Bigelow, 196.
- 21—*Correspondencia*, 137-182, 296-352. Bigelow, 217-224. Doc. Ejec. Cám., 56, Cong. 32, 2ª Ses.
- 22—*Correspondencia*, 18, 21, 354-357.
- 23—Ibid. 18, 21, 357-360.
- 24—Ibid. 361. James D. Richardson, *Una Compilación de los Mensajes y Papeles de los Presidentes, 1789-1897* (Washington, 1897), 639. Del "Cuarto Mensaje Anual al Congreso" de Buchanan, 626-653.
- 25—Miles P. DuVal, Jr. *De Cádiz a Cathay* (Stanford University, 1940), 71-73. Doc. Ejec. Sen. 62, Cong. 39, 1ª Ses. y Apéndices.
- 26—DuVal, 72.
- 27—Ibid. y mapa inserto.
- 28—Malloy, 2:1279-1287 para el texto completo de este tratado firmado por A. B. Dickinson por los Estados Unidos y Tomás Ayón por Nicaragua. Doc. Ejec. Sen. 47, Cong. 48, 2ª Ses., 779-786.
- 29—Warton, 7:33.
- 30—Doc. Ejec. Sen. 57, Cong. 43, 1ª Ses.: Doc. Ejec. Sen. 46, Cong. 52, 2ª Ses.
- 31—Ibid.
- 32—Doc. Ejec. Sen. 75, Cong. 45, 3ª Ses.; Doc. Ejec. Sen. 46, 52, Cong. 2ª Ses.
- 33—Doc. Ejec. Sen. 75, Cong. 45, 3ª Ses.
- 34—Doc. Ejec. Sen. 15, Cong. 46, 1ª Ses.
- 35—Rives a Williamson, Sept. 30, 1878, Notas de la Legación de Nicaragua en los Estados Unidos al Departamento de Estado, 1862-1906, II, (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Nacionales). En lo de adelante se referirá como Notas de la Legación de Nicaragua.
- 36—Ibid.
- 37—Ibid.
- 38—*Correspondencia*, 113-125, 372-380, 437-445. Para una copia del "Contrato para la construcción de un canal interoceánico a través del territorio colombiano pasado como ley por la Legislatura Colombiana el Mayo 18, 1878. Para correspondencia y discusiones del proyecto de DeLesseps, véase Chester L. Barrows, William M. Evaris (Chapel Hill, North Carolina, 1941), Parte III. Lindley Miller Keasbey, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe* (New York, 1896), 362-364, 370-377.
- 39—Charles Callan Tansill, *La Política Exterior de Thomas F. Bayard* (New York, 1940), 674.
- 40—Ibid.
- 41—Charles Richard Williams, *Vida de Rutherford Birchard Hayes* (Boston, New York 1914), 2:80, *Nation*, 30:90-91, Febrero 5. 1880.

CAPITULO SEGUNDO

EL TRATADO CLAYTON-BULWER: UNA TRABA

La Administración en Washington fue sorprendida por la empresa de De Lesseps, mas no hubo cambio inmediato en la política norteamericana. El 18 de junio, 1879, el Secretario de Estado William M. Evaris dijo a los miembros de la Cámara de Representantes que la política de los Estados Unidos no era emprender la construcción de un canal por su propia cuenta, "aun cuando la factibilidad de tal obra a un costo razonable se le presentara", sino la de obtener por medio de tratados la protección de las inversiones privadas. (42) Sin embargo, la presión para una intervención más directa de los Estados Unidos, iba en aumento. Ernest Dichman escribió de Bogotá el 19 de julio, 1879, al Secretario de Estado, que para los Estados Unidos con un territorio bañado por ambos océanos a través del Istmo, era "preeminentemente de desearse, tanto por razones comerciales como políticas". (43) El alegaba que era apropiado que los Estados Unidos contribuyeran materialmente a la ejecución exitosa de la empresa, y también, de que la voz de los Estados Unidos "debería ser potente para definir las condiciones bajo las cuales debería llevarse a cabo y usarse." (44) Unos pocos días después el Secretario de Estado Evaris recibió una comuni-

cación de Emilio Benard, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Nicaragua. Benard declaraba que Nicaragua estaba "profundamente interesada en la construcción de un canal" y reconocía que la "acción de los Estados Unidos contribuiría grandemente a su ejecución." (45) En noviembre, el Ministro de los Estados Unidos en Centro América, Cornelius A. Logan, notificó al Departamento de Estado sobre los esfuerzos franceses para conseguir una concesión en Nicaragua por medio de las negociaciones de Félix Belly. (46)

Por este tiempo el Presidente Rutherford B. Hayes se había comprometido personalmente en un canal por Nicaragua. Algunos norteamericanos exigían un canal construido por norteamericanos y controlado por norteamericanos, a través de ese país, aun cuando el canal de Panamá fuese construido exitosamente. Pero los Estados Unidos estaban "trabados" por el impopular Tratado Clayton-Bulwer. (47) Con todo, aun en su Tercer Mensaje Anual al Congreso, en diciembre 1, 1879, el Presidente Hayes aparentemente asumía que cualquier canal sería construido con capital europeo y norteamericano, siempre que se proveyeran garantías por los gobiernos de los Estados Unidos y Centro América. (48)

El interés público, mientras tanto, movió la

organización de una empresa privada. A finales de 1879, un grupo de norteamericanos que incluía al General George B. McClellan, Contra Almirante Daniel Ammen, Capitán Seth Ledyard Phelps, Levi P. Norton y Aniceto G. Menocal, organizó la Compañía Provisional de Canal Interoceánico. Phelps fue elegido Presidente y Menocal fue enviado inmediatamente a Nicaragua a arreglar una contrata. (49)

I — LINEA COSTERA ISTMICA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Cando De Lesseps, incapaz de obtener suficientes fondos en Francia e Inglaterra, llegó a New York a solicitar financiamiento para su proyecto panameño, el Presidente Hayes escribió indignado en su Diario q' el momento había llegado en el que el Gobierno americano debería tomar una posición en la cuestión del Istmo. Consecuentemente, en Marzo 8, 1880, fue ante el Congreso con un mensaje especial que delineaba un cambio radical de política por parte de los Estados Unidos. (50) Dijo que compañías o ciudadanos inversionistas en una empresa canalera buscarían, naturalmente, protección en una o más de las grandes potencias mundiales, y que ningún poder europeo podría dar semejante protección "sin adoptar medidas en este continente que los Estados Unidos considerarían totalmente inadmisibles".

El Presidente declaró que si había de confiarse en la defensa de los Estados Unidos, esta tendría que ejercer tal control que le permitiera proteger sus intereses nacionales y el derecho de aquellos cuya capital privado fuera a invertirse en el proyecto. El Presidente dijo:

"La política de este país es un canal bajo control americano. Los Estados Unidos no pueden consentir la entrega de este control a ningún poder europeo o a ninguna combinación de poderes europeos. Si existen tratados entre los Estados Unidos y otras naciones, o si los derechos de soberanía o propiedad de otras naciones se interponen al paso de esta política... pasos pertinentes debieran darse por medio de justas y liberales negociaciones, para promover y establecer la política americana sobre este tema, consistentes con los derechos de las naciones a ser afectadas por ella... Un canal interoceánico a través del Istmo americano cambiará esencialmente las relaciones geográficas entre las costas del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos, y entre los Estados Unidos y el resto del mundo. Sería la gran avenida oceánica entre nuestras costas del Atlántico y del Pacífico y, virtualmente, una parte de la línea costera de los Estados Unidos.

"Nuestro mero derecho comercial en ella es más grande en el de todos los otros países, mientras que sus relaciones a nuestro poder y prosperidad como nación, a nuestros medios de defensa, a nuestra unidad, paz y seguridad, son asuntos de

gran importancia que atañen al pueblo de los Estados Unidos. Ninguna otra potencia podría en igualdad de circunstancias evadir asegurar un debido control sobre una obra tan íntimamente y tan vitalmente ligada a sus intereses y bienestar... Es el derecho y el deber de los Estados Unidos asegurar y mantener tal supervisión y autoridad sobre cualquier canal interoceánico... puesto que protegería nuestros intereses nacionales." (51)

El Mensaje del Presidente Hayes al Congreso iba acompañado de un informe del Secretario de Estado William M. Evarts. (52) Este reiteraba los sentimientos del Presidente y añadía que los compromisos mutuos celebrados entre los Estados Unidos y Colombia por el tratado de 1846 y la garantía del mismo de la neutralidad del Istmo y de la soberanía de Colombia sobre él si éste fuera abierto a los intereses y ambiciones de las grandes potencias comerciales. El prospecto de una rápida construcción de un canal bajo control francés hizo que muchos en los Estados Unidos apreciaran la conveniencia de construir un paso marítimo bajo control americano. Se daban cuenta, sin embargo, que sería una tontería decidirse por un canal, al menos que los Estados Unidos fuesen dueños y lo fortificaran. El Tratado Clayton-Bulwer se interponía. Ambas Cámaras formalmente protestaron contra un canal construido por capital extranjero o sometido a reglamentos extranjeros. En los últimos días de la Administración Hayes, la Cámara de Representantes resolvió que el Presidente diera los pasos inmediatos para abrogar el objetado pacto Clayton-Bulwer. (53)

Por este tiempo, los Estados Centroamericanos estaban experimentando acontecimientos indicativos de los celos y desunión característicos del área y que daban un anticipo de los problemas que los promotores de los proyectos canaleros habrían de encontrar en los siguientes veinte y cinco años. En un esfuerzo para impedir las ambiciones nicaraguenses, el hombre fuerte Justo Rufino Barrios, Presidente de Guatemala, declaró que si Nicaragua intentaba conceder una contrata canalera, él la derrotaría por medio de un inmediato movimiento armado con el propósito de proclamar la Confederación de los Estados Centroamericanos y de forzar a Nicaragua en ella. El, por supuesto, sería el jefe de esa Confederación. Se informó que Barrios había declarado que "no podría ni habría de reconocer el derecho de un estado solo para decidir sobre un proyecto que afectaba los intereses vitales de todos en sus capacidades individuales." (54) Otra prueba del mismo espíritu contencioso fue dada por el Presidente Guardia de Costa Rica, cuando declaró, no sin alguna justificación, que no intentaba permitir una concesión hecha por Nicaragua sin su propia aprobación. (55)

II — COMPAÑIA PROVISIONAL DE CANAL INTEROCEANICO

Menocal, en representación de la Compañía

Provisional de Canal Interoceánico, llegó a Nicaragua en abril 9, 1880. En vista del fracaso del proyecto de Félix Belly, de la inauguración de la aventura en Panamá por los franceses, y de la decidida actitud del Presidente Hayes y el Congreso sobre el principio de la Doctrina Monroe, los nicaraguenses vieron que su última y única esperanza de un canal a través de su territorio estaba en una compañía americana. Logan informó a Everts que "el Ejecutivo nicaraguense parece estar profundamente alarmado ante el prospecto... y por la primera vez... están dispuestos a dar una concesión a una bona fide Compañía casi con los ojos cerrados", y "cuando llegó el Sr. Menocal, los encontró en disposición de darle su concesión aun sin leerla". (56) Logan, quizás, exageraba el caso, pero no fue difícil para Menocal inducir al Gobierno de Nicaragua a rechazar las propuestas del promotor francés, Blanchet, quien estaba entonces negociando una concesión canalera, y obtener el favor para la suya. (57) Menocal y el Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, Adán Cárdenas, firmaron una contrata por noventa y nueve años el abril 24, 1880, que fue aprobada por el Congreso de Nicaragua el 22 de mayo. (58) El Almirante Daniel Ammen había ya puesto en movimiento ahincados esfuerzos para obtener el apoyo del Congreso de los Estados Unidos y ahora trataba de obtener que su Compañía fuese incorporada por ese Cuerpo (59).

La contrata que la Compañía Provisional de Canal Interoceánico había obtenido concedía al promotor diez años para construir y abrir un canal a la navegación. Proveía una opción de renovación en el caso de tiempo perdido por "obstáculos insuperables". Los estudios finales, la localización de la línea del canal, y la organización de una compañía constructora, habría de completarse dentro de dos años. Este tiempo estipulado no podría "ser prolongado por razón alguna". Luego, se concedía un año para comenzar los trabajos del canal. Después de noventa y nueve años, la posesión del canal pasaría al Gobierno de Nicaragua. (60)

III — BLAINE BUSCA MODIFICACIONES AL CLAYTON-BULWER

El Presidente James A. Garfield dio su aprobación a la posición tomada por su predecesor, Hayes. (61) El sucesor de Garfield, Chester A. Arthur, estuvo también de acuerdo y propuso a Inglaterra la modificación del Tratado Clayton-Bulwer y la abrogación de las cláusulas que no "convincieran con las obligaciones de los Estados Unidos hacia Colombia o con las necesidades vitales de las partes amistosas del pacto." (62)

Aunque no fue tan lejos como sugerir la total abrogación, el Secretario de Estado, James G. Blaine, inició un intercambio diplomático con Londres para tratar de suavizar el tratado. Su primer pa-

so fue el de enviar una nota a los representantes de los Estados Unidos en Europa delineando la nueva política norteamericana. Una copia fue dejada en la Foreign Office Británica en julio 12, 1881, por el Agente en Londres, James Russell Lowell. (63) Esta primera nota, una larga batalla de palabras, fue de lo más extraordinaria, pues completamente ignoraba la existencia del Tratado Clayton-Bulwer. Blaine no hizo alusión a él, ni explícita ni implícitamente. Aunque esta era una nueva política, precavía a los representantes norteamericanos contra presentarla como tal. Decía que era "nada más que la adhesión declarada de los Estados Unidos a los principios enunciados desde hace mucho tiempo por las más altas autoridades del gobierno". En referencia a una solicitud de Colombia para una acción concertada por las potencias europeas con el propósito de garantizar el canal o determinar su status, Blaine llamaba la atención a los derechos y deberes que recaían en los Estados Unidos por el tratado con Colombia de 1846. Decía que las garantías allí dadas no requerían "refuerzo, adhesión o consentimiento de cualquier otra potencia", que los Estados Unidos más de una vez habían sido llamados a vindicar la neutralidad así garantizada, y de que no había habido contingencia, entonces prevista o sospechada, en la que tal vindicación no estuviera dentro del poder de la nación. El Secretario de Estado declaraba enfáticamente que durante cualquier guerra en la que los Estados Unidos o Colombia tomaran parte, el paso de embarcaciones armadas de una nación hostil a través del canal de Panamá, no sería más admisible que lo sería el paso de fuerzas armadas de una nación hostil sobre los ferrocarriles que unen las costas del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos o de Colombia. Esta afirmación estaba en directa oposición al artículo segundo del Tratado Clayton-Bulwer.

El Secretario del Exterior británico, Lord Earl Granville, hizo a un lado las afirmaciones de Blaine en una nota corta en la que decía:

"...La posición de Gran Bretaña y los Estados Unidos con referencia al canal, prescindiendo de la magnitud de las relaciones comerciales de la primera potencia con los países de los que y hacia los que, si se completa, formaría la avenida oceánica, está determinada por los compromisos contraídos por ellas, respectivamente, en la convención que fue firmada en Washington el 19 de abril, 1850, comúnmente conocida como el Tratado Clayton-Bulwer, y el Gobierno de Su Majestad se atiene con confianza a la observación de todos los compromisos de ese tratado." (64)

Antes de que la respuesta de Granville le llegara, Blaine ya había enviado una nota más detallada, la que luego él suplementó, diez días después, con otra comunicación aún más elaborada. (65) En estas se refería, específicamente, al Tratado Clayton-Bulwer y urgía su modificación casi

al extremo de su abrogación. El presentaba varios puntos de objeción al pacto. Había sido negociado hacia más de treinta años y bajo condiciones excepcionales y extraordinarias que eran al menos temporales en su naturaleza y que ya hacía mucho tiempo habían dejado de existir. Sugirió que el señalado desarrollo de los Estados Unidos en la costa del Pacífico había creado nuevas obligaciones y responsabilidades que exigían algunos cambios esenciales en las fortificaciones militares del propuesto paso, prácticamente entregaba su control a Gran Bretaña por razón de su superioridad naval. El poder militar de los Estados Unidos era el más fuerte en el Hemisferio Occidental. Sin embargo, los Estados Unidos estaban restringidos de usar ese poder para la protección de la vía marítima a través del Istmo. Al mismo tiempo, ninguna restricción podía ponerse a las ventajas naturales que Gran Bretaña gozaba a este respecto como una gran potencia naval. Además, Blaine veía una más seria objeción al tratado en que daba cuerpo a una concepción errada de la relativa posición de Gran Bretaña y los Estados Unidos en respecto a los intereses en el Nuevo Mundo. Advertía que los Estados Unidos no consentirían a perpetuar un tratado que ofendía el espíritu de la Doctrina Monroe y que debilitaba "nuestro justo y largamente establecido reclamo a la prioridad en el Continente Americano."

El Secretario Blaine continuaba su argumentación afirmando que al tiempo en que la convención fue acordada, Gran Bretaña y los Estados Unidos eran las únicas naciones prominentes en Sur América. Desde entonces otros, países no comprometidos por las prohibiciones del acuerdo, han venido a interesarse en Centro América. Francia ha llegado a ser patrocinadora de un nuevo plan de canal. Sin embargo por el tratado con Gran Bretaña, los Estados Unidos fueron impedidos de afirmar sus derechos y sus privilegios adquiridos por tratado con Colombia antes del Tratado Clayton-Bulwer. Finalmente, el tratado había sido ratificado con el implícito entendimiento que el capital británico sería asequible para la construcción de un canal. Esa expectativa nunca fue realizada, y ahora los Estados Unidos estaban en capacidad de construir una vía marítima sin ayuda exterior. Por lo tanto, terminaba, los Estados Unidos deben construir, fortificar y tener control político del canal en conjunción con el país en el que debía estar localizado.

Replicando a Blaine por medio de dos cartas a Lionel Sackville-West, (66) Ministro Británico en los Estados Unidos, el Secretario del Exterior señalaba que las posesiones británicas al norte de los Estados Unidos se habían desarrollado en una escala comparable a la de los estados del Pacífico de los Estados Unidos. Los cambios que Blaine deseaba no mejorarían la situación y la declaración de Blaine de que los Estados Unidos conside-

rarían siempre la vía que conectara los dos océanos "como parte de su línea costera" amenazaba la independencia de los países que yacen entre la vía canalera y los Estados Unidos. Creía que el único camino que suavizara la situación era el de extender una invitación a todas las naciones marítimas a participar en un acuerdo basado en las estipulaciones del Tratado de 1850. Lord Granville terminaba refutando la aserción de que "los vejámenes y el carácter imperfecto" del Tratado Clayton-Bulwer habían sido "repetidamente reconocidos" por ambas partes. (67) Recordaba a Blaine que la controversia había sido "declarada por el Presidente Buchanan como amistosa y honorable, resultando en un acuerdo final, enteramente satisfactorio al Gobierno de los Estados Unidos."

IV — DISPARATES O INTERESES CREADOS?

Una tragedia doméstica y la política Republicana determinaron que los esfuerzos de Blaine, si habían de continuarse, habrían de serlo por otros dentro de su partido. (68) El Presidente James A. Garfield, —quien había sido "dark horse", esto es, candidato de componenda,— innecesariamente retó a los "Bastiones" de su partido bajo la jefatura de Roscoe Conkling, "botando" sin ceremonia a algunos de ellos y haciendo una serie de mal aconsejados cambios en los cargos del Partido. Convencido de que Garfield era un inveterado "Mala Casta" bajo el talón de Blaine y el enemigo de todos los buenos "Bastiones" Republicanos, Charles Guiteau, un frustrado presupuestívoro, le disparó por la espalda el 2 de julio, 1881. Esto colocó al "Bastión", Chester A. Arthur, en la mansión ejecutiva y significó que los días de Blaine como Secretario de Estado estaban contados. (69) Las dos últimas cartas de Blaine a Lord Granville fueron escritas después de que hubiese presentado su renuncia en octubre y, por supuesto, después que su sucesor había sido escogido. El escogido de Arthur, Frederick T. Freleighuysen, tomó posesión en diciembre 20, antes de que las contestaciones de Lord Granville, fechadas el 7 y el 14 de enero, hubiesen llegado a Washington. La razones por las que Blaine comprometió a su sucesor a semejante controversia no están completamente claras, sin embargo, ellas, sin duda alguna, son parte de esa "política briosas" cuya que era una desviación notable de la política tradicional.

Durante sus pocos meses en el cargo, Blaine había comenzado un alegato con la Gran Bretaña, intentó fijar una relación especial americana con las Islas del Hawaii, trató de probar que los Estados Unidos eran perfectamente capaces de dirigir a las naciones Latinoamericanas hacia el arreglo de dos de sus más serias disputas internacionales: La Guerra del Pacífico y la controversia fronteriza entre México y Guatemala, y finalmente, trabajó por estrechar los lazos de amistad en el hemisferio

Occidental y hacer más difícil o imposible las guerras futuras por medio del Congreso de Paz Interamericano. Qué explica la actividad febril de Blaine durante sus últimas semanas en el cargo mientras se agitaba "atando los cabos sueltos de la diplomacia americana en nudos firmes difíciles de desatar"? (70) David M. Pletcher, en "Los Años Difíciles", dice que las motivaciones eran claras. Al dejar el cargo Blaine intentó "lanzar una campaña para recobrar su antigua influencia en el Partido y posiblemente también la nominación presidencial en 1884". Su corta jornada de trabajo en el Departamento de Estado "había producido desafortunadamente poca gloria para la nación o para él." En parte para "agradar las esperanzas de los Malas-castas" y en parte para "embotar y desviar las puyas de los Bastiones", Blaine se empeñó a la hora nona en completar su "briosa" política exterior. (71)

V — ENTRA FREDERICK THEODORE FRELINGHUYSEN

Una apreciación partidista del nuevo Secretario de Estado, Frederick T. Frelinghuysen, lo veía como un "gran hombre de una "gran generación", una entre "luces puras y brillantes", tales como, James A. Garfield, William Strong y Joseph P. Bradley y uno de los "más eminentes Senadores" (72) Una visión más realista revelaba al nuevo Secretario de Estado como vastago de una distinguida familia de Pastores, Profesores y Abogados de New Jersey, un abogado conservador de sociedades mercantiles ordinariamente prudente, un hombre en muchos modos lo opuesto de Blaine (73) Con obvias referencias a las "briosas" políticas de Blaine, el Republicano de Springfield, Massachusetts, observaba: "Es entendido que Mr. Frelinghuysen sostiene que el ágil americana no debería forzar su naturalmente agraciada voz con agudos y prolongados gritos en pequeñas ocasiones. (74) La Nación, dijo: "Mr. Frelinghuysen es un hombre público de prolongada experiencia y de espíritu conservador, apto para llevarnos con seguridad a través de los enredos en los que recientemente nos hemos visto envueltos." (75) Un historiador de nuestra diplomacia no queriendo ser rudo, observó que la política de Frelinghuysen fue "por lo general la tradicional de flotar a la ventura y de negativismo, de no buscar el peligro sino de arreglar las diferencias cuando surgían." (76)

Pocos se sorprendieron, por lo tanto, cuando el nuevo Secretario se dedicó a revertir mucho de la política de Blaine. (77) Sería más acertadamente correcto decir que Frelinghuysen intentó volver a la política tradicional anterior al Secretariado de Blaine. (78) Manteniendo su repudio de la política Sur Americana de Blaine, el Secretario de Estado Frelinghuysen bien pudo haber preferido evitar mayor acción en la cuestión del Istmo. Después de las brillantes réplicas de Lord Granville en enero,

1882, bien pudo haber sido mejor para todos si la controversia se hubiese abandonado, pero el Presidente Arthur había endosado las notas de Blaine en su Mensaje Anual. Las notas habían sido publicadas y las apuestas británicas no podían permanecer secretas. Consecuentemente en mayo 8, 1882 Frelinghuysen llevó su perspicacia legal sobre este extremadamente complicado y altamente técnico debate, enviando a Londres un nuevo juego de argumentos. (79)

Considerando su espíritu conservador ante otra clase de problemas, sus argumentos en este caso fueron sorprendentes. Donde Blaine exigía cambios en el Tratado Clayton-Bulwer, Frelinghuysen buscaba nada menos que su completa abrogación. Comenzó declarando que el Tratado Clayton-Bulwer no era aplicable a las condiciones cambiantes y que la seguridad de los Estados Unidos exigía el control absoluto de un canal interoceánico. Razonaba que una garantía conjunta de la neutralidad istmica era innecesaria puesto que el Ferrocarril de Panamá había operado por cerca de treinta años sin necesidad de una garantía semejante. Luego citaba la Doctrina Monroe, la que describió ampliamente, declarando que una garantía conjunta europea estaría en completa oposición a ese documento que, alegaba, fue originamente sugerido y aprobado por el representante oficial de Gran Bretaña. Frelinghuysen explicaba que la declaración de Buchanan en 1860, — que los Estados Unidos estaban satisfechos con el tratado y su vigencia, — era aplicable solamente al protectorado sobre los Indios niaraguenses y no a su transformación ilegal de sus asentamientos madereros en Belice en la colonia real de Honduras Británica. El aducía pruebas en abundancia en su esfuerzo para demostrar que el Tratado era un contrato especial para la realización de un objetivo específico: la construcción de un canal logrado, sus estipulaciones ya no eran más obligatorias. El Secretario de Estado señalaba que otro objetivo del tratado era "desposeer a la Gran Bretaña de sus asentamientos en Centro América, ya estuviesen bajo el velo de soberanía indígena o en otra forma". Gran Bretaña no había observado este acuerdo, había violado la cláusula respectiva al convertir su asentamiento de Belice en una posesión británica, sin antes recibir el consentimiento de los Estados Unidos. Finalmente, Frelinghuysen argüía que las provisiones del tratado eran aplicables solamente a tres proyectos canaleros por medio de "estipulaciones convencionales" especiales; y como no se habían hecho arreglos de esa clase, la garantía especial de los Estados Unidos bajo el Tratado de 1845 con Nueva Granada para mantener "una perfecta neutralidad del Istmo" no podría ser desalojada por la intervención de cualquier otro estado. Gran Bretaña, por lo tanto, fué excluída de la ruta del canal de Panamá. Los Estados Unidos no podrían consentir a

la propuesta de que ellos tomen la iniciativa en una invitación a otros poderes para entrar en una garantía conjunta de la neutralidad de un canal interoceánico a través de Centro América.

Más de seis meses pasaron antes de que Lord Granville se dignara contestar la nota del Secretario de Estado. En el intervalo, el Presidente Arthur leyó su Segundo Mensaje Anual al Congreso en Diciembre 4, 1882. (80) Comentó el intercambio diplomático en una forma que sugería motivaciones que, quizás por entonces, estaban en forma embrionaria, pero que habrían de desarrollarse en el episodio del Tratado Frelinghuysen-Zavala. Dijo el Presidente:

"La demanda de esta nación con respecto a la supervisión y control de cualquier canal interoceánico a través del Istmo Americano, ha continuado siendo el objeto de conferencias. Es posible que el tiempo sea más poderoso que las discusiones para remover las divergencias entre las dos naciones, cuya amistad está tan íntimamente cementada por la intimidad de sus relaciones y la comunidad de sus intereses." (81)

Unas pocas semanas más tarde, el 30 de Diciembre, Lord Granville despachó su respuesta, un alegato extremadamente hábil. El Secretario del Exterior Británico sostenía su posición con vigor y sentimiento. Citando la correspondencia diplomática contemporánea y el tratado mismo, probaba que Clayton y Bulwer habían intentado establecer principios generales aplicables a todas las rutas de tránsito interoceánico y que durante las discusiones de 1850-60 el Gobierno Americano consideró el Tratado como que establecía un principio aplicable a todas las vías marítimas que conectarán los dos océanos. Los derechos Americanos bajo el Tratado de Nueva Granada de 1846 no desplazan una garantía más general de la neutralidad de Panamá. De las notas intercambiadas entre Clayton y Bulwer en Julio, 1850, él estableció que en el entendido de ambos gobiernos en ese tiempo, los reclamos de Gran Bretaña sobre Belice (Honduras Británica) no fueron afectados en una forma u otra por el Tratado. Para cerrar su argumento sobre este punto, Granville produjo de los archivos una convención postal de 1869 en la que los Estados Unidos se habían referido a la "colonia de Honduras Británica".

Por un momento pareció que los Ingleses habían ganado la partida y que Frelinghuysen había abandonado la polémica; pero en Mayo 5.

1883, casi exactamente un año después de la primera nota, éste volvió una vez más a la reñrega. (83). Se repitieron los viejos argumentos con una débil nota adicional negando la pretensión de Granville de que por medio de una convención postal los Estados Unidos había reconocido la posición Británica. Dijo que esa era una forzada construcción del acuerdo, puesto que el Departamento de Correos no actuaba políticamente en sus relaciones con departamentos similares de los otros gobiernos. Una vez Granville replicó, afirmando nuevamente sus argumentos con nuevas pruebas. (84) Recordó a Frelinghuysen que ni la Administración que negoció el Tratado, ni el Senado que lo aprobó, consideraron que estaban impedidos de llegar a un pacto semejante por las declaraciones del Presidente Monroe. Luego citó al Presidente Buchanan como que había admitido en Enero, 1854, que:

"La principal característica de la política que dictó el Tratado Clayton Bulwer fue la de impedir, ya fuese a la Gran Bretaña o a los Estados Unidos, se colocaran en una posición de ejercer exclusivo control, en paz o en guerra, sobre cualquiera de las grandes avenidas entre los dos océanos."

Granville trató de poner fin la estéril discusión cuando dijo:

"El Gobierno de Su Majestad no ve razón alguna para apartar o, en alguna forma, alterar, los puntos de vista que han sido expuestos... y ha llegado por lo tanto a la conclusión de que la prolongación de la polémica no parece probable ha de llevar a un resultado práctico."

Aunque esto pareciera poner punto final al debate, Frelinghuysen había de decir la última palabra. En Noviembre 22, 1883, él emitió la declaración final sobre el tema. Con eso Frelinghuysen no ganó la partida. Puesto que nadie se dio por vencido, el status quo pareció ser el victorioso, y en este caso, después de dos años de alegatos, una vuelta al status quo significaba una victoria Británica. No había en el Tratado Clayton-Bulwer, como en la mayoría de los tratados, provisión alguna para su abrogación, y el Gobierno Americano no podía darlo por terminado sin el consentimiento de la Gran Bretaña por temor de que ésta volviera a su posición de ventaja que tenía al tiempo en que se hizo el tratado. Por esta razón, mientras Frelinghuysen alegaba que el tratado era anulable, él, en realidad, no lo declaró nulo.

42—Doc. Ejec. Cam. 10, Cong. 46, 1^a Ses., 3.

43—Ernest Dichman a Evarts, Julio 19, 1879, Correspondencia, 459.

44—Ibid.

45—E. Benardo a Evarts, Julio 31, 1879, Notas de la Legación de Nicaragua, II.

46—Cornelius A. Logan, Ministro Americano en Centro América, a Evarts, Mayo 20, 1879, Despachos de los Ministros Americanos en Centro América.

1824-1906 (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Nacionales), XV, Nº 39. En lo de adelante esta cita se referirá como Despachos Centro América.

47—Mack, 213.

48—Richardson, 7:569-570.

49—Mack, 213.

50—David M Pletcher, *Los Años Difíciles* (Columbia Misuri, 1962), 8. Charles P. Williams (ed.) Dia-

- rio y Cartas de Rutherford Birchard Hayes (Columbia, 1922-1926), 3:568 *passim*. Richard: m 7:585-586. *Correspondencia*, 7-8.
- 51—Richardson, 7:585-586, *Correspondencia*, 7-8.
- 52—*Correspondencia*, 8-25.
- 53—Cam. de Rep. 1121, Cong. 46, 2ª Ses., 7. Cam. de Rep. 390, 46 Cong. 3ª Ses. 8 Cam. de Rep. 224 Sen. Pep. 1, Docs. Misc. Sen. 42, 18, Cong. 46, 3ª Ses.
- 54—Logan a Evarts, Feb. 6, 1880, Despachos, Centro América, XVI, Nº 61.
- 55—Logan a Evarts, (carta particular) Abril 9, 1880, *Ibid.*, XVI.
- 56—*Ibid.*, también Abril 15, 1880, Nº 73.
- 57—Mack, 213.
- 58—*Ibid.*, 213-214.
- 59—*Ibid.*, 214.
- 60—Notas de la Legación de Nicaragua, II. DuVal, 82.
- 61—Richardson, 8:11. Discurso Inagural de Garfield, Marzo 4, 1881.
- 62—*Ibid.*, 8:41. Mensaje Anual al Congreso del Presidente Arthur, Dic. 6, 1881.
- 63—James G. Blaine a James Russell Lowell, Junio 24, 1881, *Correspondencia*, 380, 500 e Instrucciones Diplomáticas, Gran Bretaña (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Nacionales) 26:162-175. En lo de adelante esta cita se referirá como Instrucciones, Gran Bretaña.
- 64—W. J. Hoppin a Blaine, Noviembre 11, 1881 y Lord Earl Granville a Hoppin, Nov. 10, 1881, *Correspondencia*, 383-396.
- 65—Blaine a Lowell, Nov. 19, 29, 1881, Instrucciones, Gran Bretaña, 26:253,285 y *Correspondencia* 383.
- 66—Granville a Lionel S. Sacville-West, Ministro Británico en los E. U. A., Ene. 7, 14, 1881, *Correspondencia*, 397-409.
- 67—*Correspondencia*, 395.
- 68—Véase David M. Pletcher, *Los Años Difíciles*, para un detallado y estimulante análisis de la política doméstica de este periodo.
- 69—*Ibid.*, 15-16.
- 70—*Ibid.*, 63.
- 71—*Ibid.* Véase también Russell H. Bastert, "Nuevo Acceso a los Orígenes de la Política Panamericana de Blaine", en *Ensayos en Diplomacia Americana*, Armin Rappaport (ed.) (New York, 1967), 121-148. Originalmente en *Revista Histórica Hispano Americana*, XXXIX (1959), 375-412.
- 72—George F. Hoar, *Autobiografía de Setenta Años*, (Londres, 1904), 2:12,46.
- 73—Pletcher, 61. Thomas A. Bailey, *Una Historia Diplomática del Pueblo Americano*, (N. Y., 1964), 400.
- 74—Citado en Philip Marshall Brown, "Frederick Theodore Frelinghuysen", *Los Secretarios de Estados Americanos y su Diplomacia*, Samuel Flagg Bemis, (ed.), (New York, 1928), 8:3.
- 75—*Ibid.*
- 76—Bailey, 400.
- 77—Russell H. Bastert, "Reversión Diplomática: Oposición de Frelinghuysen a la Política Panamericana de Blaine en 1882", *Revista Histórica del Valle del Misisipi*, 40:653-671, Marzo, 1956.
- 78—Edward Stanwood, *James Gillespie Blaine* (Boston, 1905), 241-242.
- 79—Frelinghuysen a Lowell, Mayo 8, 1882, *Papeles Relativos a las Relaciones Exteriores de los Estados Unidos*, 1882 (Washington, Anuario), 271-283. En lo de adelante será referido como *Relaciones Exteriores*. También en *Instrucciones, Gran Bretaña*, 26:03; Wharton, 2:219; y *Correspondencia*, 219.
- 80—Richardson, 8:126-248.
- 81—*Ibid.*, 126-127.
- 82—Granville a West, Diciembre 30, 1882, *Relaciones Exteriores*, 1883, 484, *Correspondencia*, 411.
- 83—Frelinghuysen a Lowell, Mayo 5, 1883; Wharton, 2:229; *Correspondencia*, 417; Instrucciones, Gran Bretaña, 26:645-655.
- 84—Granville a Frelinghuysen, Agosto 17, 1883, *Relaciones Exteriores*, 1883, 477 y *Correspondencia*, 421.
- 85—Frelinghuysen a Granville, Noviembre 22, 1883, Instrucciones, Gran Bretaña, 27:54-58; Wharton, 2:234; *Correspondencia*, 423 y *Relaciones Exteriores*, 1883, 529-532.

CAPITULO TERCERO

EMPRESA PRIVADA VERSUS EMPRESA PUBLICA

I — LA EMPRESA PRIVADA FRUSTRADA

Durante el prolongado debate sobre el Tratado Clayton-Bulwer, los promotores particulares de un canal continuaron buscando el apoyo del Congreso. En Diciembre 15, 1881, el Senador John F. Miller, de California, presentó un proyecto, —similar al presentado en la sesión anterior,— que proveía la incorporación de la Compañía Provisional de Canal Interoceánico y las garantías políticas y financieras a Nicaragua. (86) Miller apoyó el proyecto en el Comité de Relaciones Exteriores, y con William Windom, de Minesota, lo presentó favorablemente al Senado. (87) En la Cámara de Diputados, el Diputado John A. Kasson lo hizo pasar en el Comité de Relaciones Exteriores, donde fue discutido ampliamente. (88) Esto dió por resultado un informe favorable a la Cámara y un

informe de la minoría Democrática en contra. (89) Así llegó al seno de ambas Cámaras, pero no hubo votación sobre él antes del receso.

En una corta sesión del Congreso 47, el proyecto canalero fue nuevamente introducido a la Cámara sin la solicitud de garantía y el Comité de Relaciones del Senado nuevamente dió un informe favorable, pero el proyecto no pasó de allí en ambas Cámaras. (90) La oposición Francesa del Canal de Panamá, los esfuerzos del Capitán James B. Eads, creador y patrocinador de un fantástico proyecto de canal y ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, y las restricciones impuestas por el Tratado Clayton-Bulwer sobre las garantías exclusivas de neutralidad por el Gobierno de los Estados Unidos, contribuyeron a la derrota del proyecto canalero. (91)

Por este tiempo, la concesión de la compañía canalera carecía de la completa aprobación de Frelinghuysen. Este la encontraba poco satisfac-

toría por varias razones. Primera, ponía el poder de control del canal en las manos de personas particulares. Segunda, proveía una absoluta neutralidad de la vía marítima, aun en el caso de guerra, en la cual los Estados Unidos extenderían iguales facilidades de tránsito a todas las naciones, lo cual expondría sus costas a nuevos peligros. Y tercera, y la más importante, el acuerdo dejaba abierta la puerta por la cual el capital extranjero podría obtener el control financiero de la empresa, ofreciendo así a un gobierno extranjero y quizás, un pretexto para la intervención política. (92)

Con el objeto de tratar de satisfacer las demandas del Departamento de Estado el grupo del Almirante Ammen se reorganizó como Compañía de Canal Marítimo de Nicaragua. (93) Frelinghuysen todavía no quedó satisfecho y rehusó darle su apoyo. (94) Reconocía, sin embargo, que la concesión de la compañía tenía una ventaja. Más de dos años después, en una nota a Henry C. Hall, Ministro Americano en Centro América, decía que la concesión "tenía su utilidad; pues mientras estuviese en vigor ningún otro gobierno podría poner pie en Nicaragua" y que "era conveniente mantenerla viva hasta cuando los Estados Unidos pudieran llegar a un acuerdo satisfactorio con Nicaragua." (95)

Fue por esta razón que no se objetó cuando Edward P. Lull negoció una extensión de la contrata en Mayo, 1882. (96) El Secretario de Estado aún usó al Presidente de la Compañía, el Capitán Seth L. Phelps, U.S.N., como su propio agente en negociaciones confidenciales con Nicaragua. Phelps fue enviado a Managua en Septiembre, 1882, para informarse si aquel Gobierno permitiría a los Estados Unidos el establecer estaciones carboneras en el Lago de Nicaragua. Aunque la política del Presidente Arthur con respecto a la vía marítima istmica no había aún, aparentemente, llegado a la madurez, esto era en realidad una maniobra para obtener el control del proyecto canalero de Nicaragua. Phelps no pudo conseguir nada debido a un violento anti Americanismo prevaleciente a pesar de que el Presidente saliente, Joaquín Zavala, y el Presidente electo, Adán Cárdenas, tenían simpatías por el proyecto. (97)

La Compañía de Canal Marítimo persistió en sus esfuerzos de obtener el reconocimiento del Congreso y de la Administración del Presidente Arthur. Por la última contrata, la Compañía tenía concedido hasta Septiembre, 1884, para completar los trabajos preliminares de la obra. Cuando la garantía e incorporación fallaron en convertirse en ley y por fin parecía que el Congreso no haría nada por ayudarles, buscaron financiamiento en capital extranjero y, finalmente, de un sindicato Norteamericano. El General Ulises S. Grant y el General George B. McClellan prestaron su influencia al proyecto. Fue principalmente debido a su apoyo que un sindicato de capitalistas se formó

para financiar la construcción de un canal bajo la dirección de la firma banquera de Grant y Ward, en la que el ex-Presidente tenía participación. Esto animó las esperanzas por un tiempo, pero pronto se oyeron rumores de corrupción. En 1884, la firma banquera fracasó con el acompañamiento de un resonante escándalo, y el General Grant, casi sin un centavo y sufriendo de cáncer en la garganta, —el que le causó la muerte un año después,— no pudo ayudar más. (98)

Durante la primera parte de 1883, el Nuevo Ministro Americano en Centro América, Henry C. Hall, prevaleció ante el Gobierno de Nicaragua en hacer favorables modificaciones a la concesión Lull de 1882. (99)

La Compañía esperaba que con estos cambios podría satisfacer las demandas del Gobierno de los Estados Unidos y así obtener el reconocimiento que había buscado por tanto tiempo. La contestación que los promotores recibieron a esta nueva solicitud fue la misma que había sido dada al Ministro Hall en Abril 17, 1883: "Debido a la presión de los negocios públicos y a la corteidad de su legislatura al Congreso no tomó determinación sobre el tema". (100) Nada más se dijo públicamente durante 1883 acerca del proyecto canalero, para el desconcierto de algunos Nicaragüenses, quienes comenzaron a hablar de buscar ayuda en Europa. El periódico El Porvenir de Nicaragua, que corrientemente reflejaba la opinión del Gobierno, recomendaba buscar fuera de los Estados Unidos los medios de construir el canal. Las esperanzas estaban tan completamente fallidas como para impulsar a los editores a oponerse a cualquier extensión de tiempo a la Compañía de Canal Marítimo cuando su contrata expirara en Septiembre, 1884. (101)

Un resultado práctico de los esfuerzos de la Compañía de Canal Marítimo por obtener el apoyo del Congreso, fue un informe favorable sobre la ruta de Nicaragua. El Senado había pedido al Departamento de la Marina información referente a todas las rutas proyectadas.

El Contra Almirante John G. Walker, Jefe de Navegación, ordenó al Teniente John T. Sullivan que compilara la información histórica y técnica sobre la comunicación interoceánica por la vía del "Istmo Americano", para así proveer fuentes de referencias en una forma asequible. El Teniente Sullivan sometió un extenso informe en Abril 28, 1883, que embellecía las virtudes y minimizaba los defectos de la ruta Nicaragüense. (102)

II — EL FANTASMA DE "SU MOSQUITA MAJESTAD"

Un acontecimiento que habría de tener efecto sobre negociaciones canaleras posteriores, provocó los buenos oficios del Ministro Hall. Un nuevo conflicto se había desarrollado entre Nicaragua

y la Gran Bretaña sobre la Costa Mosquita que poco antes había llegado a ser una reserva indígena autónoma bajo la soberanía de Nicaragua. Esta se quejaba de que residentes y comerciantes Británicos en los puertos del Atlántico continuaban dirigiendo la política del territorio, tal como si el protectorado todavía existiese. Inglaterra, por otra parte, objetaba la falta de pago de Nicaragua de la indemnización anual estipulada de C\$ 5,000 a los indígenas. En 1880, Gran Bretaña exigió que la disputa fuese sometida al arbitraje del Emperador Austriaco Francisco José. Su decisión de Julio 7, 1881, casi favorecía totalmente a la Gran Bretaña. Aunque esto, supuestamente, arreglaba la controversia, —el Ministro Hall la dio como por terminada el Enero 17, 1883— no hubo arreglo final sino hasta 1894 cuando la Reserva Mosquita entregó su autonomía y aceptó en su totalidad, los derechos y deberes de ciudadanos Nicaragüenses. (103)

III — JUSTO RUFINO BARRIOS

Otra situación que había de afectar el resultado de las negociaciones canaleras, se hizo aparente por este mismo tiempo. Por más de diez años Guatemala había sido gobernada por el hábil dictador, Justo Rufino Barrios, quien estaba determinado a alcanzar dos objetivos, la prosperidad para su país y la unión de los Estados Centroamericanos bajo su mando. En Febrero, 1890, le dijo al Ministro de los Estados Unidos, Cornelius A. Logan, que intentaba proclamar una Confederación de Guatemala, Honduras y El Salvador, y luego, conquistar Nicaragua para llevarla a la unión. (104) Unos pocos días más tarde le pidió al Ministro Logan le ayudara a prestar C\$2, 000,000 para conseguir un barco de guerra y equipar las tropas para intimidar a los nacionalistas Nicaragüenses y costarricenses. (105) Su solicitud, por supuesto, no fue atendida por lo que el Ministro de RR. EE. de Guatemala, Lorenzo Montúfar, hizo un viaje especial a Washington para buscar apoyo para el plan de Barrios. Por sus esfuerzos obtuvo del Secretario de Estado Blaine, la seguridad de que la Unión Centroamericana era una de las más acariciadas esperanzas de los Estados Unidos. (106) En los días finales de 1881, Barrios trató, sin éxito, de obtener del Ministro Logan —que pronto habría de salir para Chile y ser repuesto por Henry C. Hall —una promesa de que el Gobierno Americano extendería reconocimiento diplomático a la unión de Guatemala, El Salvador y Honduras, aun cuando Nicaragua y Costa Rica, al principio, rehusaran unirse. (107)

En Julio 1, 1882, el Presidente Barrios salió de Guatemala en una prolongada gira por los Estados Unidos y Europa. Regresó a finales de 1882 con renovado entusiasmo por su plan de la Unión Centroamericana. El Presidente de El Salvador de nuevo ofreció cooperar, pero el Presidente de Hon-

duras se resistió. Barrios lo forzó al exilio e instaló a un títere. El Presidente Adán Cárdenas de Nicaragua barruntó que su turno sería el siguiente. Buscó la ayuda de los Estados Unidos por medio de los buenos oficiales del Almirante Daniel Ammen. Resultó que Cárdenas no necesitaba la ayuda que buscaba. A pesar de todo, Frelinghuysen instruyó al Ministro Hall interpusiese sus buenos oficios si se desarrollaba una disputa. (108) Por entonces, las presiones aminoraron y Hall informó a Frelinghuysen que el intento de Barrios de forzar la Unión Centroamericana había fracasado. (109)

IV — FRACASO DE GANANCIAS GARANTIZADAS

Los efectos de este alboroto y rivalidad sobre la empresa del canal interoceánico se hicieron patentes cuando el Ministro de Relaciones Exteriores de El Salvador envió una nota circular invitando a los otros Gobiernos de Centro América a una acción concertada urgiendo a los Estados Unidos a construir el canal. Honduras se puso de acuerdo casi inmediatamente. Guatemala lo hizo poco después. Costa Rica y Nicaragua no aceptaron. (110) Las circunstancias se presentaron más favorables en pocos meses, sin embargo, cuando el Congreso Nicaragüense dio su aprobación a un esfuerzo para obtener una garantía conjunta por parte de los Estados Centroamericanos, la que podría ayudar en promover la construcción del canal. Esta ley garantizaba a la Compañía de Canal Marítimo un dividendo anual del tres por ciento de utilidad sobre treinta millones de dólares de capital. El Salvador acordó hacer lo mismo sobre dieciocho millones. De esta manera 48 millones de un costo estimado de 75 millones estaban cubiertos. El Ministro Hall le escribió a Frelinghuysen: "Como ni El Salvador ni Nicaragua tienen deuda extranjera alguna ...no hay duda en su habilidad en cumplir con estas obligaciones". Hall también señalaba que se esperaba que Guatemala podría garantizar al menos veinte millones y que Honduras y Costa Rica podrían asumir el resto. "Las garantías de Honduras y Costa Rica", Hall advertía, "no tendrían valor alguno". Los gobiernos de Costa Rica, Guatemala y Nicaragua solicitaron una garantía similar de parte de los Estados Unidos. (111)

Al principio de la Legislatura 1883-1884 del Congreso de los Estados Unidos, el Representante William S. Rosencrans presentó un proyecto de ley por el que se garantizaban las utilidades a la Compañía de Canal Marítimo, pero fracasó en obtener suficientes votos. (112) Esto dejó la situación en un compás de espera, pues sin la ayuda de los Estados Unidos, los Estados Centroamericanos no eran financieramente capaces de seguir adelante aun cuando hubiesen llegado a un acuerdo entre ellos.

V — SE DESARROLLA UNA NUEVA POLITICA

El compás de espera comenzó a disminuir a principios de 1884. El Presidente Arthur y su Secretario de Estado decidieron una política definida y un plan de acción. Ellos propusieron tomar el asunto en manos enteramente Americanas. El proyecto del Canal por Panamá iba bien en camino; pero ciudadanos de los Estados Unidos no tenían acciones en esa empresa y la correspondencia diplomática sobre la cuestión había sido, al menos, lo suficientemente clara como para demostrar que Europa no tenía intenciones de permitir a los Estados Unidos ninguna garantía unilateral de la neutralidad de la ruta. Gran Bretaña estaba definitivamente opuesta a una total garantía Norteamericana. Así también se oponía a un exclusivo protectorado Norteamericano, y ella podría fácilmente enlistar a otras potencias Europeas en un sindicato internacional con el propósito de impedir un canal controlado por los Estados Unidos. No le importaba a Arthur o a Frelinghuysen si el canal fuese cortado a través del istmo de Panamá o de Nicaragua. En cualquier caso, debería formar parte de la línea costera sur de los Estados Unidos, y por lo tanto, debía ponerse bajo su control. Su solución era ceder el Canal de Panamá al control Francés y Europeo y al mismo tiempo mantener el prestigio político de los Estados Unidos por medio de la construcción de un canal a través de Nicaragua. Frelinghuysen ya había sostenido que el Tratado Clayton-Bulwer era "anulable a opción de los Estados Unidos" al menos en dos puntos: El objetivo del acuerdo había ya terminado porque los Estados Unidos no habían recibido aquello que había sido acordado, y Gran Bretaña había persistentemente violado su compromiso de no colonizar las costas de Centro América. Con optimismo, y como se probó más tarde, con mucha confianza, Frelinghuysen declaró: "Habiendo substancialmente dispuesto de esta cuestión, el siguiente paso era negociar de tal manera con Nicaragua como para obtener los derechos a los cuales, nosotros pensamos, los Estados Unidos están autorizados." (113)

Antes de que Frelinghuysen pudiera dirigirse a Nicaragua sobre el particular, debería tomarse en consideración la contrata ya dada por Nicaragua a la Compañía de Canal Marítimo. Las cláusulas de la contrata no eran satisfactorias para los Estados Unidos porque ponía el poder de control del proyectado canal en las manos de individuos particulares, proveía la absoluta neutralidad de la vía aun en el caso de guerra en la que los Estados Unidos pudieran tener parte, y dejaban el camino abierto por el que el capital

extranjero pudiera obtener el control financiero, lo que podría dar a un gobierno extraño, y quizás hostil, una excusa para la intervención política. Sin embargo, tenía que trabajar cuidadosamente porque algunos de los beneficiarios de la contrata iban a seguir un derrotero que habría de asegurarles su ayuda. (113)

Ningún problema se presentó hasta que, como dijo Frelinghuysen:

"Descubrí que un proyecto se había iniciado para conseguir capital en Europa para la construcción... lo que podría acarrear intervenciones extrañas... Yo, por eso, le dije a un representante de la compañía... que este curso no debería seguirse". (115)

El Almirante Ammen y la Junta de Directores, habiendo fracasado en obtener un acta de incorporación del Congreso, inscribieron los estatutos en el Estado del Colorado. "Esta acción" dijo Frelinghuysen, "parece quitarle al Congreso" el poder de acción, "y su efecto, si continúa, es la de quitarle a la empresa aun la apariencia de nacionalidad." (116)

VI — UN CANAL CONSTRUIDO, APROPIADO Y CONTROLADO POR LOS ESTADOS UNIDOS

El Departamento de Estado y el Presidente Arthur tenía poca confianza en la habilidad de los capitalistas Norteamericanos para llevar a cabo tan vasto proyecto como un Canal por Nicaragua, especialmente desde que el Congreso había vacilado en ayudar a la empresa. Los jefes de la Administración llegaron a la conclusión de que la ruta a través de Nicaragua debía de ser comprada por el Gobierno de los Estados Unidos y de que el canal debía ser construido bajo sus exclusivos auspicios. Una vía marítima Nicaragüense formaría la frontera nacional de los Estados Unidos hacia el Sur, y lo que se poseía, podría ciertamente controlarse y defender, de acuerdo con el ordinario derecho de propiedad. Esto era "cortar los nudos" del enredo diplomático. El Presidente Arthur justificaba su política insistiendo que el control del canal era una necesidad política que afectaba la unión nacional y la prosperidad de los Estados Unidos, y de que si no fuesen aseguradas, "nosotros, seguramente, nos desintegraríamos como nación." Ante las protestas Británicas por semejante violación deliberada de un acuerdo en vigor, —protestas que tendrían que venir,— Presidente Arthur esperaba que, confrontada por tan insistente oposición, Gran Bretaña pudiera desistir de sus objeciones. (117)

86—Cam. de Rep. 211, Cong. 46, 3ª Ses.

87—Cam. del Sen. 368, Cong. 47, 1ª Ses. Pletcher, iii.

88—Mack, 214.

89—Cam. de Rep. 1698, Cong. 47, 1ª Ses.

90—Cam. de Rep. 952, Cong. 47, 2ª Ses. Doc. Ejec.

Cam. 107, Cong. 47, 2ª Ses. Pletcher, 111-112.

91—Mack, 214.

92—Frelinghuysen a Hall, Julio, 19, 1884, Instrucciones Diplomáticas, Centro América, (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Naciona-

- les), 18:444. En lo adelante esta cita se referirá como Instrucciones, Centro América.
- 93—Mack, 214.
- 94—Frelinghuysen a Logan, Marzo 14, 1882, *Relaciones Extranjeras*, 1882, 34.
- 95—Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:445.
- 96—Pletcher, 113.
- 97—John Davis, Asistente al Secretario de Estado, a Hall, Sept. 23, 1882, *Ibid.*, 113-114. e Instrucciones, Centro América, 18:339.
- 98—Keasby, *El Canal por Nicaragua...*, 422-424. George F. Howe, Chester A. Arthur (New York, 1934), 272. U. S. Grant, "El Canal por Nicaragua", *Revista Norteamericana*, 132:107-116, Febrero, 1881.
- 99—Véanse despachos de Frelinghuysen, Davis, Hall, Phelps, y J. F. Medina, Feb. 7, 1883, Instrucciones, Centro América, 18:340, y Feb. 11, 13-16, 22-24; Marzo 2, 3, 12, 1883, Despachos, Centro América, XX, Nos. 72, 77, 78 y el telegrama después de la página 71.
- 100—Frelinghuysen a Hall, Abril 17, 1883, Despachos, Centro América, 18:310.
- 101—Hall a Frelinghuysen, Junio 9, 1883, Despachos, Centro América, XX, Nº 122.
- 102—Doc. Ejec. Cam. 107, Cong. 47, 2ª Ses.
- 103—Mack, 210. Hall a Frelinghuysen, Jan. 17, 1883, Despachos, Centro América, XIX, Nº 62 y adjuntas 1-4.
- 104—J. Fred Rippey, "Justo Rufino Barrios y el Canal por Nicaragua" y "Relaciones de los Estados Unidos y Guatemala durante la época de Justo Rufino Barrios", *Revista Histórica Hispano Americana*, 20:190-192, 1940, y 22:596-605, 1942. Logan a Blaine, Junio 15, 1881, Instrucciones, Centro América, XVII Nº 189.
- 105—Logan a Blaine, Junio 24, 1881, *Ibid.*, XVII, Nº 195.
- 106—Blaine a Philip H. Morgan, Ministro Americano en México, Nov. 28, 1881, *Relaciones Extranjeras*, 1881, 814-817.
- 107—Logan a Blaine, Dic. 28, 1881, Instrucciones, Centro América, XVIII, Nº 228.
- 108—Frelinghuysen a Hall, Dic. 4, 1883, *Ibid.*, 18:355-357. Paul Burgess, Justo Rufino Barrios, (Philadelphia, 1926), 223-225.
- 109—Hall a Frelinghuysen, Abril 14, 1883, Despachos, Centro América, XX, Nº 86. Frelinghuysen a Hall, Abril 23, 1883, Instrucciones, Centro América, 18:315. William M. Armstrong, E. L. Godking y Política Exterior Americana, 1865-1900 (New York, 1957), 140.
- 110—Hall a Frelinghuysen, Julio 6, 1883, Despachos, Centro América, XXI, Nos. 136, 146. *Relaciones Exteriores 1883* 57-61.
- 111—Hall a Frelinghuysen, Ene. 21, 1884, y José M. Castro, Ministro de Relaciones Exteriores de Costa Rica, a Frelinghuysen, Ene. 30, 1884, Despachos, Centro América, XXVII, Nos. 197 y 203 con adjuntas. *Ciclopedia Anual y Registro de Importantes Acontecimientos de Appleton* (New York, 1862-1903), 8:581-582. Howe, 425.
- 112—Keasby, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe*, 387-388.
- 113—*Ibid.*, 423-424. Howe, 272, Richardson, 8:126-127. Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:443-444.
- 114—Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 1884, *Ibid.*, 18:444-445.
- 115—Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 1884, *Ibid.*, 18:445-446.
- 116—*Ibid.*, 446.
- 117—Keasbey, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe*, 43-424.

CAPITULO CUARTO

PROPUESTAS Y CONTRAPROPUESTAS

En Enero, 1884, Frelinghuysen cablegrafió al Capitán Seth L. Phelps, Presidente de la Compañía de Canal Marítimo, que entonces servía en el Perú como Ministro Americano, para sugerirle acción tentativa. Debido a la creencia de que la Compañía estaba por buscar capital en Europa y a la convicción de que el Gobierno debía de intervenir y quitarle el control a la Compañía, Frelinghuysen declaraba "el Gobierno de los Estados Unidos, por sus poderes Ejecutivo y Legislativo, ha determinado que construirá, poseerá y controlará un canal por la ruta de Nicaragua. Yo creo que el Congreso y el pueblo están listos para ello." (118) Frelinghuysen le preguntaba a Phelps si creía que el Gobierno de Nicaragua cedería a los Estados Unidos una faja de territorio de cinco millas de ancho para el canal, si aceptaría permitir a los Estados Unidos construir el canal dentro de un número estipulado de años, que los Estados Unidos regularan el peaje, pagaran a Nicaragua por el territorio y permitirles la cuarta parte de las ganancias. Le prometía que la Compañía de Canal Marítimo sería tratada con equidad y le pedía

que consiguiera que sus asociados declararan definitivamente cuánto pedirían a cambio por sus pasados "servicios, trabajos y las contratadas." Phelps trató de persuadir a Frelinghuysen que le permitiera organizar una subsidiaria especial bajo el secreto control del Gobierno de los Estados Unidos. Arguía que la abierta intervención del Gobierno Americano podría alarmar a los "tímidos" Nicaragüenses. Frelinghuysen se mantuvo firme, insistiendo en el transferimiento formal. (119)

La sugerencia de Frelinghuysen de que Nicaragua cediera territorio a los Estados Unidos a la propuesta de la anterior interpretación de la política nacional en relación a la propuesta anexión voluntaria de Santo Domingo. El había dicho: "... La política de este Gobierno... ha tendido hacia evitar las posesiones desconectadas del continente principal." (120) Además, él habría de reforzar esta tesis en Febrero, 1884, cuando afirmaba que era "una política fija" el no intentar "el engrandecimiento territorial que tuviera que exigir el mantenimiento de una fuerza naval en exceso de lo que estuviese dispuesta para nuestros usos nacionales." (121)

I — COMIENZAN NEGOCIACIONES CON NICARAGUA

Las negociaciones oficiales con Nicaragua fueron iniciadas. Este Gobierno oyó con agrado las overturas de los Estados Unidos, pues, afrontando vejaciones exteriores y dificultades domésticas, sólo podrían ganar, sus directivos pensaban, con un arreglo que implicara la protección Norteamericana. El laudo del Emperador de Austria en la controversia sobre la Costa Nicaragüense, le dio una vez más la supremacía a Inglaterra sobre la Costa Atlántica de Nicaragua. Costa Rica reclamara la ruta del canal como su propia frontera. A pesar de las aseveraciones del Ministro Hall en contrario en vez de una pacífica confederación, el Presidente Barrios, de Guatemala, estaba planeando la Unión de los Estados Centroamericanos por la fuerza. Finalmente, la contrata que Nicaragua había concedido a la Compañía de Canal Marítimo expiraría, de nuevo, en Septiembre 30, 1884, dentro de ocho meses más. Esto se esperaba produjera la presión de otras potencias para conseguir sus propias concesiones. (122)

El 29 de Enero, 1884, el Secretario de Estado cablegrafió instrucciones al Ministro en Centro América para ir de la sede de la Legación de los Estados Unidos en Guatemala a la ciudad de Managua, la capital Nicaragüense, para conferenciar confidencialmente, con el Presidente de Nicaragua, Dr. Adán Cárdenas. Hall partió inmediatamente a Managua y dejó la oficina a cargo de Frank H. Titus, Secretario de la Legación. (123)

En Managua, Hall recibió una explicación de su apresurado viaje. Frelinghuysen, en otro cable, le explicaba que el Gobierno de Nicaragua debería ser informado de que el Gobierno de los Estados Unidos estaba dando especial atención a la cuestión del canal. El incentivo inmediato para esta acción, le decía a Hall, eran los rumores de que el proyecto de construir un canal Nicaragüense con capital Americano había sido prácticamente abandonado y que el Gobierno de Nicaragua intentado buscar en otra parte los fondos necesarios para construirlo. Frelinghuysen le decía lo que le había sugerido a Phelps antes, que "el Gobierno de los Estados Unidos había determinado que el canal sería construido y que su control no pasaría a intereses extraños... En ningún tiempo se había manifestado tan gran interés en el éxito del proyecto." (124)

Unos pocos días más tarde, instrucciones más precisas le llegaron a Hall dictándole que pidiera al Gobierno de Nicaragua permitiera a los Estados Unidos construir el canal y ceder las aguas del Lago de Nicaragua con sus islas y una faja de territorio de cinco millas de ancho a cada lado del canal, incluyendo el Río San Juan. Los Estados Unidos habían de ejercer "dominio político en el sentido del derecho de gentes para la protección y el manejo del canal, y una alianza defensiva." En

cambio los Estados Unidos darían a Nicaragua la cuarta parte de las utilidades del peaje, el libre uso de la vía, y la jurisdicción civil sobre la faja canalera. Si era necesario, Hall podría sugerir que Nicaragua sería compensada por el territorio. (125)

II — CONTRAPROPUESTA

El Presidente Cárdenas estuvo encantado de saber que el interés de los Estados Unidos en el proyecto del canal había renacido. (126) Muy pronto se supo, sin embargo, que lo que el Presidente tenía en mente era una garantía conjunta de las utilidades para la compañía canalera particular. (127) Cuando se dió cuenta de lo que los Estados Unidos querían, dijo que tendría que tener tiempo para consultar con las personas influyentes de Nicaragua. Cárdenas encontró fuerte oposición, especialmente en lo que se relacionaba con la cesión de territorio, aguas lacustres e islas. Se invocaron impedimentos constitucionales, pero Hall creyó que las dificultades surgían principalmente "de la timidez y duda de los Nicaragüenses con respecto a los resultados finales" y sugería que una oferta de compensación por el territorio serviría para allanar el camino. (128)

El Presidente de Nicaragua dió a Hall sus razones por el rechazo de sus propuestas y contrapuso un plan de su cosecha. El proyecto de un tratado, dijo, "desacreditaría al Gobierno de Nicaragua ante la opinión pública"; como "violación a la integridad territorial y a la soberanía de la nación" sería, ciertamente, rechazado por el Congreso de Nicaragua; estaría en conflicto con tratados en vigor con Gran Bretaña, Francia y España, los que estipulaban la neutralidad del canal; y la opinión de los otros Estados centroamericanos tendría que ser consultada y sería adversa a una cesión de territorio. El proponía que los Estados Unidos garantizaran a la Compañía canalera el tres por ciento de las utilidades; las dos naciones entrarían en una alianza defensiva del canal en la que los otros Estado centroamericanos podrían tomar parte cuando se unieran con Nicaragua; y los Estados Unidos tomarían posesión temporal del canal en caso de guerra de cualquiera de las partes. (129)

Cárdenas recordaba a Hall que además de las garantías de Nicaragua del tres por ciento de las utilidades sobre treinta millones de dólares y la de El Salvador sobre diez y ocho millones, Costa Rica garantizaría quince millones, Honduras asumiría su proporción "tan pronto como las circunstancias lo permitieran" y Guatemala daría su respaldo a diez y ocho millones siempre que el Gobierno pudiera hacer un arreglo con sus acreedores extranjeros." La renuencia de los funcionarios nicaragüenses a abandonar su plan en favor de cualquier cosa que los Estados Unidos pudieran sugerir, era resultado, en parte, de la desconfianza nacida de pasadas procrastinaciones de los Estados Unidos. La nueva propuesta del Gobierno americano les tomó de

sorpresa, y en vista de los resultados, aparentemente favorables, de los Plenipotenciarios nicaragüenses los que habían conseguido persuadir a los otros Estados centroamericanos a participar en la propuesta de garantía, una solicitud de poner a un lado lo que se había vuelto un plan favorito y aceptar una nueva propuesta, era difícilmente aceptable. (130)

III — DESALIENTO Y DETERMINACION

Mientras Cárdenas consultaba con sus asesores, Hall se puso inquieto y pidió permiso para volver a Guatemala. No se dio cuenta cuán importantes eran las negociaciones para Arthur y Frelinghuysen. El ex-Presidente de Nicaragua, General Joaquín Zavala, había sido enviado en misión ante los otros Estados centroamericanos en interés del proyecto canalero. Hall pensaba que no era conveniente presionar las negociaciones por el momento y sugería a Frelinghuysen que "nada se ganaba" con esperar "las movidas" de los nicaragüenses. (131) Hall recibió órdenes inmediatas de permanecer en Managua sin importarle cuál sería el costo personal. Era de "la mayor importancia que se quedara". (132)

Quizas no fuera una simple coincidencia que Hall recibiera confirmación de que el Congreso había aprobado en resolución conjunta, en febrero 2, autorizando al Ministro de la Guerra admitir para su educación en la Academia Militar de West Point, a Antonio Barrios, hijo del Presidente Barrios de Guatemala y a José Víctor Zavala, hijo del ex-Presidente de Nicaragua. Las solicitudes estaban pendientes desde octubre, 1883. (133)

Al recibir la nota pesimista de Hall, Frelinghuysen respondió que los Estados Unidos estarían dispuestos a modificar sus propuestas y añadió: "Obstáculos innecesarios no deberían interponerse en el camino de un resultado tan importante para todos... El pueblo de los Estados Unidos estaría renuente a tener un canal construido en Nicaragua exponiendo nuestras costas del Atlántico y del Pacífico y el que no controlaríamos conjuntamente con Nicaragua y Centro América. (134)

Excavando en los archivos, Hall y Frelinghuysen encontraron que todos los tratados nicaragüenses con Gran Bretaña y Francia habían ya expirado por prescripción. Un tratado de 1850 con España reconociendo la Independencia de Nicaragua no contenía ninguna cláusula prescriptiva. La estipulación con respecto a una comunicación interoceánica era como sigue:

"Su Majestad Católica, por su parte, acuerda unir sus esfuerzos con los de Nicaragua y los de otras potencias interesadas, para llevar a cabo la gran obra de garantizar la libertad de tránsito, y protegerla contra todo embargo y confiscaciones y el de asegurar el capital invertido para ello".

No había nada en el Tratado Español, en opi-

nión de Hall, que impidiera a Nicaragua el ceder la ruta canalera a los Estados Unidos." (135) (Váase REVISTA CONSERVADORA, Vol. 14 - Nº 70, Julio, 1966, Separata: Tratado de Independencia con España - 1850. Nota del Traductor).

Un constante problema —uno que nunca pudo resolverse satisfactoriamente,— era la sospecha de Nicaragua de que al final los Estados Unidos no iban a cooperar en la construcción del canal. Hall escribió que era casi una convicción permanente en la mente de muchos, probablemente una mayoría, de personas interesadas en el proyecto, que la organización para la construcción del canal con capital americano había sido prácticamente abandonada. Si el trabajo en un canal realmente comenzara bajo el control privado con garantías norteamericanas y con una proyección de completarlo en corto tiempo, "yo creo", expresaba Hall "que cualquier concesión que los Estados Unidos pidieran sería dada por Nicaragua; pero, tal como están las cosas, encuentro difícil despejar las dudas prevalecientes de que el trabajo haya de ser realizado bajo los auspicios de los Estados Unidos". Explicaba que una extensión de tiempo para la contrata, si se solicitara, probablemente no se concedería, al menos que se diera seguridad de su terminación, y se hiciera un sustancial depósito de aciares americanos. Algo de esto debe hacerse pronto porque la contrata expirará dentro de poco. Esto era contrario a las intenciones de Arthur y Frelinghuysen y complicaba las negociaciones. (136)

IV — JUNTA DE NOTABLES

Cuando Zavala regresó de su misión a Guatemala, El Salvador y Honduras, el Presidente Cárdenas le confió la tarea de consultar con los "hombres importantes" de Granada con respecto a las proposiciones de Hall. Anselmo H. Rivas, antiguo Ministro de Hacienda, que hacía poco había regresado de una misión a Costa Rica fue encargado de convocar una reunión en León. La de Granada fue una distinguida Junta de Notables en la que tomaron parte cuatro ex Presidentes de Nicaragua —Fernando Guzmán, Vicente Quadra, Pedro Joaquín Chamorro y Joaquín Zavala—. El grupo se pudo se acuerdo con dos de los tres puntos de la contrapropuesta de Cárdenas a Hall, —la garantía del tres por ciento a la Compañía del Canal Marítima y la alianza defensiva—. El tercer punto que hubiera permitido la temporal ocupación por los Estados Unidos de la faja canalera en caso de guerra, fue rechazada. Alegaban que esto hubiera violado los tratados con potencias europeas que aseguraban la neutralidad del canal; si los tratados de anulación, aquellas potencias se darían por ofendidas y esto "no sería favorable a los intereses de Nicaragua". De los cuatro ex Presidentes, Fernando Guzmán estaba "decididamente a favor", incondicionalmente, aun

cuando el propuesto tratado condujera a la eventual anexión a los Estados Unidos. El General Joaquín Zavala, descrito por Hall como el amigo más íntimo y consejero de Cárdenas" era "cautelosamente favorable." Pedro Joaquín Chamorro estaba opuesto. En la opinión del cuarto miembro de la Junta de Presidentes, Vicente Quadra, toda la idea estaba "cuajada de peligros para la soberanía de Nicaragua". Se mostró rotundamente opuesto a la construcción de un canal por los Estados Unidos en cualquier término. Urgía que se enviara un Ministro a Inglaterra con el propósito de contrarrestar la absorbente influencia de los Estados Unidos. Sin embargo, aunque no podían aceptar los términos ofrecidos o sugeridos por el Presidente Cárdenas, el grupo dejó la puerta abierta a futuras negociaciones, porque ellos, definitivamente, querían un canal. (147)

Tras la estela dejada por la Junta de Notables, Frelinghuysen autorizó a Hall seguir adelante con una sugerencia de tentar a Cárdenas con una oferta de dinero: De dos a cinco millones de dólares por tierra necesaria. (138) Cuando Hall hizo esta propuesta a Cárdenas, el Presidente de Nicaragua, dio la impresión de que la idea de compensación por el territorio era nueva para él. Pero favorablemente impresionado, posiblemente, porque su Gobierno no tenía dinero y estaba contemplando la negociación de un préstamo en Europa. Cárdenas sugirió que Hall debiera presentar su propuesta en una forma que acallara el orgullo nacionalista de los nicaragüenses. El sentimiento popular es opuesto a la cesión de territorio, decía, pero posiblemente esta aversión pudiera ser contrarrestada en vista de las ventajas que el país recibiría con la apertura de un canal. El pueblo temía la eventual absorción por los Estados Unidos. Para vencer este prejuicio, la mejor forma era comenzar la obra con la seguridad de que sería llevada a cabo por medio de una garantía a la Compañía de Canal Marítimo. Hall intentó convencer a Cárdenas de que el Tratado con España no presentaba impedimento a las negociaciones propuestas por los Estados Unidos, y aquellos tratados con Inglaterra y Francia habían ya expirado y requerían simplemente una nota de terminación de parte de Nicaragua. (139)

V — VACILACIONES

Sin embargo, el titular del Ejecutivo de Nicaragua, diariamente vacilaba entre las propuestas americanas y el nacionalismo de sus consejeros. No le daba aliento a Hall ni tomaba acción independiente de sus asesores, algunos de los cuales no eran sino "amigos pasivos" del proyecto canalero, y otros estaban temerosos del gigante del Norte. En un cable, Frelinghuysen hizo énfasis en que los Estados Unidos deseaban cooperar con Nicaragua en la construcción y operación del canal. "Los Estados Unidos no tienen deseos de interfe-

rir en ninguna forma con la Soberanía de Nicaragua," aseguraba, "sino impedir una invasión de esa soberanía para detrimento de Nicaragua, de cualquier Estado de Centro América o de los Estados Unidos." Frelinghuysen dijo a Hall que pensaba sería lo suficientemente fácil encontrar palabras "quien mientras aseguren nuestros derechos a proteger" impidan "herir susceptibilidades." En cuanto a la Compañía de Canal Marítimo, sus accionistas serían indemnizados con liberalidad por medio de pago al contado o "por una razonable participación en la inversión, inversión que no saldría fuera de Nicaragua o los Estados Unidos." (140)

VI — COMPETENCIA EUROPEA

La inquietud creció por ciertas maniobras secretas en Nicaragua. En febrero, 1884, Hall informó que tenía razones para creer que el Gobierno de Nicaragua estaba considerando propuestas secretas de Inglaterra o de intereses alemanes respecto al canal y que para algún propósito el Río San Juan estaba siendo estudiado. Por el mes de marzo, Theodore E. Hocke, nativo de Cleveland, Ohio, entonces ingeniero civil consultor del Gobierno de Nicaragua, —supuestamente bajo la creencia de que cumplía con un deber patriótico, — informó a Hall acerca de esta misión de estudio. Le dijo que el Gobierno de Nicaragua, habiendo perdido la esperanza de ver realizado el proyecto de canal, se estaba proponiendo restaurar la vieja ruta de tránsito interoceánico por el Río San Juan y el Lago de Nicaragua. Se esperaba que los estudios terminaran en mayo y que la obra comenzara en diciembre. Hocke afirmaba que la misión de estudio estaba asociada con individuos londinenses, quienes estaban dispuestos a suplir al Gobierno nicaragüense con un préstamo, el dinero necesario para este y otros trabajos. Hall supo que la compañía investigadora obtendría el contrato para la obra que ella misma había estudiado. Más tarde, en una conversación con Cárdenas sobre la misión de estudio. Hall supo que el General Joaquín Zavala sería enviado a Europa a conseguir el dinero. Las motivaciones de Hocke no eran muy claras, pues por otra parte existen indicios de que si Nicaragua hubiese obtenido un préstamo en los Estados Unidos, como más tarde urgía a Cárdenas, él hubiera obtenido beneficios personales. Hall, entonces, sugirió que el préstamo podría ser arreglado en los Estados Unidos y recordó a Cárdenas las humillaciones que Nicaragua fue forzada a sufrir en conexión con el conflicto sobre la Reserva Mosquita. Pero Cárdenas "está muy impaciente por las dilaciones en comenzar la obra del canal". Hall advirtió a Frelinghuysen, "y en mi opinión q' la misión de Zavala a Europa tiene que ver con esto último y con la ruta canalera. Si ellos pueden reunir, digamos unos veinte millones de dólares, el canal será realizado." (141)

Las negociaciones tenían lugar tanto en Washington como en Managua. El doctor Antonio Batres, Ministro de Guatemala y El Salvador en los Estados Unidos, había sido nombrado por el Gobierno de Nicaragua para actuar como su representante en Washington para conferencias con aquel Gobierno sobre cuestiones canaleras. En conversaciones con Frelinghuysen, Batres repetía la invitación del Gobierno de Nicaragua al de los Estados Unidos para unirse a los Estados le Centro América en garantizar a la Compañía de Canal Marítimo un rendimiento neto de su inversión. Indicaba que Nicaragua prefería tener la ejecución de la obra del canal en las "enérgicas manos de ciudadanos de los Estados Unidos", pero advertía

de que estaba ansiosa de verla comenzar sin tardanza, y por lo tanto, estaba "dispuesta a recibir favorablemente cualesquiera otras proposiciones de contrato" que pudieran ser presentadas por personas de otras nacionalidades "que estuviesen mejor capacitadas para cumplir con las obligaciones". Nicaragua no estaría dispuesta a extender el término de la contrata a la Compañía de Canal Marítimo por segunda vez, decía Batres. Frelinghuysen le aseguraba que Nicaragua estaba "destinada en un futuro próximo a desempeñar un papel importante en las relaciones comerciales del mundo," (142) pero en qué basaba ese pronóstico no lo puso en claro.

- 118—Frelinghuysen a Phelps, Enero 23, 1884, Instrucciones Diplomáticas, Perú, 17:129.
 119—Frelinghuysen a Phelps, Enero 23, 1884, Ibid., 17:129-130. Pletcher, 272-273.
 10—Frelinghuysen a Langston, Ministro Americano en Haití, Junio 20, 1883, Wharton, 1:579.
 121—Frelinghuysen a Langston, Febrero 1, 1884, Ibid.; Instrucciones Diplomáticas Haití (Documentos del Departamento de Estado, Archivos Nacionales) 2:339-341.
 122—Hall a Frelinghuysen, Ene. 24, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Nº 198; Howe, 273 y Keasby Et Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe 425.
 123—Frelinghuysen a Hall, Ene. 29, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:253. Frank H. Titus a Frelinghuysen, Feb. 7, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Nº 24.
 124—Frelinghuysen a Hall, Feb. 8, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:441-443.
 125—Frelinghuysen a Hall, Feb. 12, 1884, Ibid., 18:454-456.
 126—Hall a Frelinghuysen, Feb. 9, 1884, Despachos, Centro América, XXII, telegrama después del Nº 199.
 127—Hall a Frelinghuysen, Feb. 18, 1884, Ibid., XXII, Nº 200.
 128—Hall a Frelinghuysen, Feb. 15, 17, 1885, Ibid., XXII, telegrama después del Nº 199.
 129—Hall a Frelinghuysen Feb. 18, 1884, Ibid., XXII, Nº 200.
 130—Ibid.
 131—Hall a Frelinghuysen, Feb. 17, 1884, Ibid., XXII,

- telegrama después del Nº 199. Frelinghuysen a Hall, Feb. 20, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:372.
 132—Frelinghuysen a Hall, Feb. 20, 1884, eDespachos, Centro América, XXII, inclusa 5 en Nº 200.
 133—Hall a Frelinghuysen, Oct. 31, Marzo 3, Ibid., XXI, Nos. 177, 204. Frelinghuysen a Hall, Feb. 2, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:368.
 134—Frelinghuysen a Hall, Mar. 5, 1884, Ibid., 18:483-484.
 135—Ibid. Hall a Frelinghuysen, Mar. 6, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Nº 205.
 136—Hall a Frelinghuysen, Marzo 3, 1884, Ibid., XXII, Nos. 205, 206.
 137—Hall a Frelinghuysen, Marzo 6, 31, 1884, Ibid., XXII, Nos. 205, 211.
 138—Frelinghuysen a Hall Marzo 8, 10, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:457.
 139—Hall a Frelinghuysen, Marzo 11, 22, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Telegrama después de los Nos. 205, 208.
 140—Hall a Frelinghuysen, Marzo 14, Abril 3, 1884, Ibid., XXII, Telegrama en Nº 207; Instrucciones, Centro América, 18:458-459.
 141—Hall a Frelinghuysen, Marzo 11, 21, 24, 1884, y Theodore E. Hocke a Hall, Julio 3, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Nos. 201, 209, telegrama después del Nº 199 e inclusas 1 en Nº 236.
 142—Antonio Batres a Frelinghuysen, Marzo 19, 1884, Notas de la Legación de Nicaragua II. Frelinghuysen a Batres, Febrero 13, 18, 1884., Despachos, Centro América XXII, telegrama después del Nº 199, Nº 200.

CAPITULO QUINTO

PHELPS, CARDENAS, ARTHUR, BARRIOS,
 GALLEGOS, ZALDIVAR, FRELINGHUYSEN

I — LA COMPAÑÍA DE CANAL MARITIMO

La indecisión congresal colocó a la Compañía de Canal Marítimo en una situación embarazosa. Sin la aprobación gubernamental no podía conseguir capital suficiente aun para comenzar los trabajos preliminares en el canal. La presión para comenzar los trabajos iba creciendo rápidamente,

porque al menos que los excavaciones comenzaran antes de septiembre, 1884, el Gobierno de Nicaragua, probablemente, cancelaría la contrata. En enero, Frelinghuysen había informado a Phelps, Presidente de la Compañía, de las intenciones americanas de construir, poseer y controlar el canal. También le informaba que la Compañía recibiría una participación en el proyecto terminado equivalente a dos mil acciones de cien dólares cada una sobre un capital agregado de \$100,000,000 v \$12,000 por el actual desembolso ya efectuado

por la Compañía. Frelinghuysen, en abril 3, instruyó a Phelps abandonar su cargo diplomático en el Perú y dirigirse inmediatamente a Managua para ayudar a Hall en las negociaciones. (143)

En sus instrucciones, el Secretario de Estado puso al día sobre los acontecimientos, incluyendo una sorprendente sugerencia de Cárdenas, de abril 19. Cárdenas había propuesto que los Estados Unidos suplieran el dinero y construyeran el canal, dividieran por partes iguales con Nicaragua las utilidades y la administración del canal y que ellos, los Estados Unidos, tendrían el derecho de ocupar las terminales del canal, temporalmente, en tiempo de guerra. También propuso que los Estados Unidos reservaran para Nicaragua la defensa de las aguas interiores y el canal mismo, renunciara a sus reclamos contra Nicaragua y permitiera que el Gobierno de Managua pagara el costo de la construcción a plazos y que luego le entregara la posesión del canal, reteniendo una acción en su manejo y defensa. Hall había cableografiado a Frelinghuysen: "Le dije que en mi opinión las condiciones eran inadmisibles, descabelladas." Frelinghuysen recordó a Phelps que la contrata de la Compañía de Canal Marítimo no era satisfactoria para el Gobierno americano; pero le sugería que se podía agregar una cláusula en favor de Nicaragua por la cual los Estados Unidos podrían arreglar cualquier reclamo que Nicaragua pudiera tener en contra de la Compañía. (144)

Phelps llegó a Managua el 19 de marzo. Propuso que la compañía canalera le prestara suficiente dinero al Gobierno de Nicaragua para pagar la mitad de los costos de construcción del canal, después de lo cual los Estados Unidos podrían comprar la compañía. Poco después de su llegada decidió abandonar Nicaragua e ir a los Estados Unidos para consultar con funcionarios del Gobierno y con los Directores de su compañía. Frelinghuysen le concedió permiso y él salió el 24 de mayo, llevando consigo las últimas propuestas de Cárdenas y su propio borrador de una proyectada compañía constructora bajo su control exclusivo en caso se aprobaran las propuestas. El borrador estaba escrito con todos los detalles en cuanto a derechos, privilegios, responsabilidades, organización y procedimientos. Phelps llegó a casa a encontrar a su compañía en una desesperada condición financiera, pues la firma de corredores de la bolsa, Grant and Ward, que había manejado los valores de la Compañía, había fracasado en medio de un ruidoso escándalo y, por aún, esto había ocurrido cuando estaban por emitirse las nuevas acciones y la cotización de las viejas estaban bajando. En un desesperado intento de salvar algo, la Junta de Directores le dio poderes omnímodos a Phelps para que negociara y consumara un acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos dándole a éste todos los derechos que la Compañía tuviera por su contrata con Ni-

caragua. Estipularon que la contrata se transferiría al Gobierno de los Estados Unidos, si el Congreso daba su aprobación hacia el 4 de marzo, 185, si todos los estudios se completaran hacia el 1 de marzo a cuenta del Gobierno, si la remuneración a la compañía de canal fuese pagada por ambas partes como se estipuló previamente, y si Nicaragua daba su consentimiento y extendía el tiempo de prescripción de la contrata. (145)

II — INDECISION NICARAGUENSE

Hacia finales de mayo, Cárdenas, tentativamente, aceptó el principio de propiedad del canal "conjuntamente, igualmente y sin perjuicio para la soberanía de Nicaragua", siempre que los Estados Unidos concertaran una alianza defensiva, prestaran el dinero para construir y equipar el canal, permitieran el manejo en igualdad de representación y prestaran a Nicaragua el dinero necesario para fortificar las terminales del canal y los puertos de San Juan del Sur y Corinto. Además, cualquier cuestión en disputa entre los dos países debería ser arreglado por arbitraje ante un gobierno americano; los Estados Unidos tendrían derecho exclusivo de equipar y reparar sus navíos en los arsenales; Nicaragua informaría la terminación de tratados en conflicto; y los Estados Unidos se arreglarían con la compañía canalera. Frelinghuysen decidió que esto, aunque un poco más cerca de las propuestas norteamericanas que cualquier plan anterior, todavía no eran "practicables", especialmente en lo que concernía a los requisitos de igual trato en el manejo y las cláusulas de ingresos. (146) El Ministro Hall decidió suspender las negociaciones por un tiempo y regresó a su Legación en Guatemala. (147)

Hay un número de razones para la indecisión mostrada por el Presidente Cárdenas. La principal, quizá, era la desilusión por los pasados fracasos. Había, también, verdadero temor a la explotación por un poder más fuerte y la resultante pérdida de soberanía. Una causa inmediata puede haber sido un incidente con respecto a Daniel Ammen y la Compañía de Canal Marítimo. En marzo 20, 1884, el grupo había pedido una extensión de su contrata con Nicaragua. En lo que parece haber sido un momento de cólera provocado por la oposición de Frelinghuysen a la Compañía, Ammen le escribió a un amigo suyo en el Ministerio de Relaciones de Nicaragua. La carta relatava los incidentes de una supuesta entrevista entre un representante de la compañía y Frelinghuysen en la que a éste se le preguntó directamente cuál era la actitud del Gobierno de los Estados Unidos hacia la empresa de la Compañía. Ammen acusaba al Secretario de Estado de exhibir violenta oposición y de afirmar que a la Compañía de Canal Marítimo se le había concedido esa contrata como agente de los Estados Unidos y no como a una compañía privada. No existen pruebas de

que Frelinghuysen haya hecho tal declaración. Sin embargo no es difícil por qué el Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, F. J. Medina, cuando fue informado de la carta de Ammen, reaccionó airadamente e hizo saber que la solicitud de la Compañía para una extensión de la contrata sería rechazada. (148)

III—CARDENAS Y LA POLITICA CONSERVADORA

Otra, y quizás la fuerza más poderosa para provocar la indecisión de Cárdenas se refería a la política local. Con la subida de Tomás Martínez comenzó la primera, y hasta entonces la única, era de estabilidad relativa y de gobierno comparativamente eficiente en la historia de la República desde su independencia en 1821. Martínez se mantuvo en el cargo hasta 1867, y fue sucedido por una serie de Presidentes capaces pertenecientes al Partido Conservador. Estos fueron: Fernando Guzmán, 1857-71; Vicente Quadra, 1871-75; Pedro Joaquín Chamorro, 1875-79; Joaquín Zavala, 1879-83; Adán Cárdenas, 1883-87; Evaristo Carazo, 1887-89; David Osorno, 1889 y Roberto Sacasa 1889-93. Estos hombres fueron los jefes de un grupo fuertemente organizado y homogéneo que pudo mantenerse en el poder hasta 1893 por razón de su unidad y de su política moderada. Aunque profundamente conservador en ideas, así como de nombre, empeñado en mantener el orden local existente y la influencia de la Iglesia, las Administraciones de los "Treinta Años", sin embargo, hizo mucho por promover el progreso económico y social del país. Su realización más importante fue el mantenimiento de la paz. Hizo pocas revueltas de importancia y ninguna revolución con éxito entre 1863 y 1894, a pesar del hecho que la prolongada tenencia del poder por un grupo político, que no permitía verdadera libertad de elecciones, era naturalmente desagradable a la oposición. Cómo pudieron los Conservadores mantener la autoridad por tanto tiempo? En primer lugar, el gobierno era un grupo de hombres y no de un solo dictador. Como cada Presidente al final de su período entregaba el cargo a uno de sus asociados, en vez de exigir su propia re-elección, existía poco celo entre los jefes, y cada uno en su turno gozaba del apoyo de un partido unido. Esto explica la reunión de la Junta en Granada y la de los otros notables en León, y también explica la marcha lenta de Cárdenas en la controversia canalera. El sabía que no podía ir más rápidamente ni más lejos que sus consejeros. (149)

IV — "FONDOS PARA SOBORNOS" DEL PRESIDENTE ARTHUR

Las negociaciones se atrasaron aún más cuando en la mitad de junio, la opinión pública norteamericana supo de los "fondos" para corrupción política" (clush fund) a disposición del Presidente

Arthur. Realmente, no existían tales fondos a su disposición. Un rubro especial había sido añadido al proyecto de presupuesto para los servicios, diplomático y consular, por la suma de \$250,000 para ser usado por el Presidente para desembolsos secretos. Aunque se creyó generalmente que el Ejecutivo había solicitado el dinero, Frelinghuysen dijo que no había tal que ese dinero había sido autorizado a solicitud de ciertos miembros del Senado. Se ofrecieron varias explicaciones, ninguna de ellas auténtica, pero la creencia general pareció ser que el dinero sería usado, ya fuese para comprar la moribunda contrata canalera y obtener su renovación, o para procurarse otra vez que expirara la de la Compañía de Canal Marítimo. Llamó la atención las conexiones oficiales de muchos de los miembros de la Compañía. Algunos sugirieron abierto soborno en Nicaragua con el objeto de allanar el camino del tratado canalero entre los "indigentes X, Y, Zetas" de esta República. La adición al proyecto de presupuesto fue debatida en sesión secreta del Senado el 10 de junio, y de nuevo en sesión abierta de la Cámara de Representantes el 5 de julio. El Senado adoptó la medida, pero la Cámara no la aprobó. Existía una clara renuencia de parte de algunos de los miembros de la Cámara poner en manos del Ejecutivo tan fuerte suma de dinero para gastos secretos en vísperas de una campaña presidencial. En ese tiempo, la Nación criticaba, pero después decía: "No creemos... que el Secretario de Estado Frelinghuysen tomaría parte en una transacción que contemplara el soborno de funcionarios públicos, aun en un país donde el soborno es el medio acostumbrado para alcanzar importantes finalidades públicas." Temeroso de que estos acontecimientos tuvieran adversos efectos en los Estados Unidos Centroamericanos y sobre las negociaciones canaleras, Frelinghuysen escribió a Hall dándole explicaciones. Le decía de que el hecho que la Cámara no hubiese concurrido con el Senado, no significaba que los miembros de la Cámara no tuviesen "ese vital interés en la empresa, necesario para una acción favorable", sobre la cuestión canalera. El dinero hubiera sido usado para pagar los reclamos de ciudadanos nicaragüenses a lo largo de la ruta del canal y para ayudar a pagar los gastos necesarios para la convocación de una sesión extraordinaria del Congreso de Nicaragua para tratar del proyecto negociado. Frelinghuysen admitía que "personas influyentes" podrían también ser empleadas en Centro América, "para dar a conocer los beneficios del proyecto". (150)

V — ADULACIONES, ESTILO CENTROAMERICANO

Aunque parecía que las negociaciones se habían suspendido apariencias exteriores eran engañosas. Los sucesos se movían quietamente ha-

cia un arreglo. Frelinghuysen estaba algo desalentado por la tardanza, sin embargo. Le escribió a Hall que "muchas y fuertes influencias" estaban siendo ejercidas por algunos para estorbar el proyecto de tratado. Por esta razón, la Administración no pudo aprovechar la ventaja de la presencia en Washington del Congreso Nacionalista "para cerrar todo el asunto y obtener la apropiación de fondos necesarios para comenzar la obra." (151)

Durante esta pausa en las maniobras diplomáticas, el Presidente de Nicaragua, Cárdenas, envió al ex Presidente Zavala en una gira por los otros Estados de Centro América para recabar sus puntos de vista sobre la cuestión canalera. También comenzó una correspondencia con el Presidente Barrios, de Guatemala. Los verdaderos motivos para este intercambio no son claros evidentemente Cárdenas pensaba que ningún proyecto canalera podría tener éxito sin la cooperación del más poderoso de los cinco Estados. Cárdenas escribía en estricta confidencia, pero Barrios se aprovechó de esta circunstancia para adular a los Estados Unidos y le mostró las cartas a Hall. Las cartas eran reveladoras. Cárdenas manifestaba su temor y sospecha de que los Estados Unidos tuviesen intenciones hostiles hacia la soberanía de Nicaragua. Expresaba alarma porque, pensaba, los Estados Unidos posiblemente intentasen llevar a cabo sus pretensiones a pesar de la oposición y los derechos de Nicaragua. (152)

Barrios hizo un buen trabajo para los norteamericanos. Le dirigió una carta abierta a Cárdenas y le envió copias a sus colegas de Honduras y El Salvador. Les decía que se estaba perdiendo el tiempo en esperas de que la empresa privada se empeñara en una obra de tal magnitud como el propuesto canal interoceánico. En un juego obvio por la aprobación americana, reprochaba los temores de Cárdenas:

"Ahora que el Gobierno de los Estados Unidos se propone realizar el trabajo... la cosa es distinta, y... debe tomarse una pronta resolución... Yo no soy como algunos de nuestros conciudadanos que se imaginan que la integridad e independencia de Centro América estaría en peligro por la intervención norteamericana en empresas de este carácter... El pueblo americano no está, ni nunca ha estado, en favor de las conquistas... El indolente que no desea avanzar se quedará atrás... El único peligro que concibo es el que con el tiempo debemos llegar a ser un pueblo tan eficiente y laborioso como el norteamericano, cuyas cualidades deberíamos estar obligados a imitar."

Barrios aconsejaba a Nicaragua a retirar todas las pretensiones exageradas en cuanto igualdad con los Estados Unidos en administración y utilidades y, sin dilación alguna, aceptar cualesquiera de los términos que aseguren la construcción del canal. Le expresaba a Hall su opinión

de que Nicaragua no debería pedir participación alguna en la administración o las utilidades puesto que no gastaría dinero alguno. (153)

Una carta de Gallegos, Ministro de Relaciones Exteriores de El Salvador, aseguraba a Hall que el aliado de Barrios, Zaldívar, Presidente de El Salvador, apoyaba los deseos de los Estados Unidos en las propuestas canaleras. Por sugerencias de Hall Gallegos le escribió a Cárdenas para urgirlo en "la necesidad de proceder sin dilación en la cuestión del canal." Cuando el Presidente Zaldívar estaba en los Estados Unidos en julio, le dio seguridades a Frelinghuysen de la cooperación salvadoreña. Le afirmó de que el Presidente de Honduras, Luis Bográn, puede contarse con que vaya por el mismo camino en que vaya Barrios. El Ministro de Costa Rica, en los Estados Unidos le dijo a Frelinghuysen que su Gobierno estaba en un total acuerdo con la posición de los Estados Unidos. Confortado ante la evidencia de esta clase de apoyo a la posición de los Estados Unidos, Cárdenas indicó su disposición a ofrecer modificaciones de las estipulaciones nicaragüenses previas y le dijo a Barrios: "Nosotros estamos en perfecto acuerdo con respecto al canal." (154)

VI — 12 PUNTOS DE FRELINGHUYSEN

La política doméstica determinó la pauta de los acontecimientos después de la nominación de la Convención Republicana. A Arthur le hubiera gustado haber sido renominado. Desengañado por el resultado, él y Frelinghuysen dedicaron sus energías a la cuestión canal. Redoblaron sus esfuerzos, dándose cuenta de que la Administración tenía menos de nueve meses para obtener renombre.

Con renovadas motivaciones, Frelinghuysen envió de nuevo a Hall a Managua para ofrecer nuevos términos. Presentó sus propuestas en un telegrama de doce puntos:

Punto 1 — El canal será construido por los Estados Unidos y será propiedad de ambos (Estados Unidos y Nicaragua).

Punto 2 — Alianza entre los Estados Unidos y Nicaragua.

Punto 3 — Nicaragua aportará gratis las tierras nacionales necesarias.

Punto 4 — Una faja de territorio de dos millas y media de ancho, al centro de la faja coincidiendo con el centro del canal, y a lo largo de la costa Sur del Lago, será dedicada para la obra y será propiedad de las dos partes contratantes; en tiempo de paz Nicaragua ejercerá jurisdicción civil; los habitantes no serán menoscabados en sus derechos ciudadanos.

Punto 5 — Ningún tributo será impuesto sobre trabajos o buques que pasen por el canal, excepto aquellos impuestos por la administración canalera.

Punto 6 — Los Estados Unidos tendrán el exclusivo control de construcción del canal y todos

los derechos y poderes necesarios para ello. La administración, cuidado y protección, después de terminado el canal, estarán bajo la supervisión de los dos gobiernos, encargada a una Junta de Administración, tres por los Estados Unidos y dos por Nicaragua, los que serán designados tan pronto como el canal esté listo. La Junta tendrá la Administración general sujeta a la dirección conjunta de las dos Repúblicas e impondrá todos los impuestos. Los peajes serán iguales para todas las naciones.

Punto 7 — Los ingresos del canal serán aplicados, primero, a su mantenimiento y mejora, y segundo, el saldo a ser pagado, una cuarta parte a Nicaragua y tres cuartas partes a los Estados Unidos.

Punto 8 — Nicaragua notificará la terminación de otros tratados, y si uno de estos no contiene cláusula de terminación, procurará su modificación o abrogación. Los Estados Unidos ayudarán a esto.

Punto 9 — El canal será completado dentro de los siete años desde el término de notificaciones del tratado.

Punto 10 — Los Estados Unidos ayudarán, si se les pide, a la Unión de los Estados Centroamericanos, la que tendrá las ventajas de Nicaragua en el canal, siempre que Nicaragua esté de acuerdo.

Punto 11 — Las disputas entre los Estados Unidos y Nicaragua serán dirimidas por medio de arbitraje.

Punto 12 — Los Estados Unidos y Nicaragua tendrán el exclusivo derecho de componer y reparar un escuadrón en el Lago. (155)

La propuesta americana se asemejaba al plan de Cárdenas de propiedad conjunta; era, sin embargo, menos favorable a Nicaragua en los detalles. Cárdenas pareció satisfecho con las propuestas, pero no se comprometió. Mientras tanto, el General Joaquín Zavala había salido de Nicaragua para los Estados Unidos y, ostensiblemente también, para Europa. Iba, aparentemente, con poderes para negociar un préstamo a usarse en mejorar la navegación en el Río San Juan y en completar los ferrocarriles proyectados. En realidad, el ex Presidente fue designado "Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno de los Estados Unidos en la capacidad de Agente Confidencial conjuntamente con el Ministro Batres, en relación a todos los asuntos referidos al proyectado canal interoceánico de Nicaragua." (156) Cárdenas tenía absoluta confianza en Zavala. Como decía Hall: "Cárdenas nunca decide cuestión alguna de importancia sin consultar con él." (157) Los documentos de lo que sucedió cuando Zavala llegó a Washington son escasos y no revelan mucho. Un borrador de tratado había sido intercambiado hacia el dos de agosto, el que se asemejaba a los doce puntos de

lineados por Frelinghuysen en sus más recientes propuestas a Cárdenas. (158) En agosto 27, copias de este borrador fueron enviados desde Washington al Ministro Hall para ser dados, confidencialmente, a cada uno de los Presidentes de Nicaragua, Guatemala, Costa Rica y El Salvador. Una nota de Frelinghuysen a Hall indicaba la creciente presión para terminar la transacción: "Usted apreciará debidamente", le confiaba, "la importancia de una acción rápida en este asunto, pues las dilaciones sólo acarrearán la oposición de potencias extranjeras." (159)

Entonces sucedieron varios acontecimientos desconcertantes. A mediados de agosto, el Presidente Zaldívar se reunió con Cárdenas y su Ministro de Relaciones Exteriores, Castellón, en San Juan del Sur, para conferenciar sobre asuntos canaless. Zaldívar urgía a Cárdenas no aceptar menos de una tercera parte de las utilidades y en cierta forma tergiversaba lo que Frelinghuysen le había dicho durante su reciente conferencia en Washington. Esto hizo que Cárdenas vacilara de nuevo. Su búsqueda por la seguridad personal parecía que lo había hecho escuchar a todos, pero no confiar en ninguno. Hall afirmaba: "No existe verdadera amistad entre los dos, —Zaldívar, como Barrios, odia a Cárdenas, y éste le tema a Zaldívar." Hall esperaba que Zavala pudiera trabajar con Frelinghuysen, porque Zavala "controla a Cárdenas y cualquier arreglo hecho... será aceptado" por Cárdenas. Hall informaba que el sentimiento del país estaba en favor del canal y los opositores de Cárdenas, con muy raras excepciones, estaban en favor de dar a los Estados Unidos todas las concesiones. "El gran obstáculo es Cárdenas mismo," decía Hall. (160)

Durante la segunda mitad de agosto se desarrolló una crisis mayor cuando se descubrió un complot revolucionario. Fue rápidamente suprimido y los jefes fueron hechos prisioneros o exilados. Los comisionados que habían sido enviados a los Estados vecinos a solicitar ayuda para los rebeldes no tuvieron éxito. La conspiración tenía su asiento en Granada y dos miembros del Congreso fueron arrestados en León. Otros arrestados incluían al hijo del ex Presidente Guzmán. Hall decía que los insurrectos hubieran tenido éxito "a no ser por el prematuro descubrimiento del complot." No se sabe si la insurrección tenía relación alguna con la cuestión del canal. (161)

Por este tiempo el Presidente de Nicaragua había sugerido algunas modificaciones a la propuesta de 12 Puntos de Frelinghuysen. En el Punto 4, en vez de las fronteras de territorio pedidas para el canal, él indicaba que Nicaragua concedería las tierras conforme a los términos de la contrata con la Compañía de Canal Marítimo. Existe alguna evidencia que las tierras a lo largo de esa línea, habían sido obtenidas por el Presidente y sus amigos, lo que motivaba esa demanda. El

Punto 6 habría de ser modificado, de acuerdo a Cárdenas, para dar igual representación en la Junta de Administradores a Nicaragua, con las serias cuestiones en disputa a ser resueltas por arbitraje. Hall alegaba que Nicaragua no tenía hombres "competentes" para posiciones gerenciales. Su permanencia en la Junta "iba a obstaculizar todas las operaciones que requieren acción pronta y decisiva". "Para ellos," decía, "la empresa es solamente una gran especulación." La modificación del Punto 7 exigía un tercio de las utilidades en vez de un cuarto. Comentaba Hall: "Esta pretensión puede atribuirse a otra de sus características, cual es la de no aceptar la primera oferta". El Punto 9 sería cambiado para exigir que el trabajo comenzara dentro de un año. Además, Cárdenas pedía que los Estados Unidos adelantaran dinero a Nicaragua para fortificar las terminales del canal y el Puerto de Corinto y para reembolsar a la Compañía. Aceptaba los Puntos 1, 2, 3, 5, 8 y 11. La oposición se esfumaba. Hall informaba que "el sentimiento del país está en nuestro favor; los liberales opuestos a Cárdenas están en favor." Aunque el Almirante Ammen todavía se escribía con amigos en Nicaragua en un esfuerzo de apegarse a su contrata, el Departamento de Estado había decidido no ayudar a la extensión. El 30 de septiembre, 1884, prescribió y fue declarada nula y sin valor. Hall comentaba con entusiasmo, "no existe oposición, digna de su nombre, a la empresa." (162)

VII — BARRIOS DE NUEVO, AMIGO O ENEMIGO?

El Presidente Barrios, de Guatemala, trató de influenciar las negociaciones al enviar invitaciones a los otros Presidentes de Centro América para reunirse en Guatemala, el 15 de septiembre, para celebrar el Aniversario de la Independencia de España. Se proponía también que allí se arreglara la cuestión canalera. El Ministro Hall fue invitado y asistió. Los Presidentes Zaldívar de El Salvador y Bográn de Honduras estuvieron presentes. Por razón de las obvias implicaciones po-

líticas de la reunión, los Presidentes de Nicaragua y Costa Rica declinaron la invitación, pero enviaron representantes especiales. Nicaragua fue representada por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia, doctor Tomás Ayón. Hall informó que la reunión "resultó en nada más que en una serie de fiestas sociales." (163)

El Jefe del Ejecutivo guatemalteco continuó apoyando a los Estados Unidos y urgiendo a Cárdenas aceptar la oferta americana "poniendo a un lado todas las circunstancias que puedan considerarse mezquinas." El aún se ofreció a llevar personalmente a Managua las propuestas canaleras finales, con lo que, él creía, garantizaba su aceptación. Acusaba al Gobierno de Nicaragua de no actuar de buena fe y de que procrastinaba con la esperanza de asegurar sus propios términos o de hacer arreglos con otra compañía privada. Pero parece que Barrios quería que el Departamento de Estado ratificara sus acciones de antemano, lo que no podía hacerse. Frelinghuysen le agradeció su amistosa intervención, pero cortésmente declinó su ofrecimiento. En una nota a Hall, noviembre 1, 1884, Frelinghuysen indicaba que la intervención de Barrios, realmente, no se necesitaba, porque en su primera entrevista con Zavala y Batres, encontró disposición a firmar un tratado con base textual al borrador de agosto 2 con unas pocas modificaciones. (164)

Cierto estímulo vino, por este tiempo, de otro sector. Noticias de mala administración, peculados y corrupción en la Compañía de Canal en Panamá, llegaron a los Estados Unidos en esta oportunidad. Los corresponsales de periódicos americanos que visitaron el Ismo durante el curso de 1884, predijeron que el proyecto fracasaría inevitablemente. Los informes de falta de progreso por la Compañía de Panamá entusiasmó a la Administración de Arthur en sus planes para un canal por Nicaragua. Sin embargo, una de las razones tras las dilaciones de Cárdenas. Se había sugerido de que en caso de Lesseps fracasara, Nicaragua estaría en excelente posición de dictar sus propios términos. (165)

- 143—Frelinghuysen a Phelps, Ene. 23, Abril, 3, 16, 28, 1884, Instrucciones Perú 17:129, Frelinghuysen a Hall, Mayo 5, Julio 19, 1884, Instrucciones, Centro América 18: 446-447, 460.
- 144—Frelinghuysen a Phelps, Abril 28, 1884, Instrucciones, Perú, 17:132—135. Hall Frelinghuysen, Abril 22, 1884, Despachos, Centro América, XXII, telegrama en Nº 30 de Titus a Frelinghuysen.
- 145—Hall a Frelinghuysen, Mayo 7, 30, Junio 11, 1884; Phelps a Hall, Mayo 24, 1884, Ibid., XXII telegramas después de los Nos. 31, 32 de Titus a Frelinghuysen, Nº 217 e incluso I en Nº 217. Frelinghuysen a Phelps, Mayo 24, 1884, Instrucciones, Perú, 17:137. Papeles misceláneos relativos a las propuestas de Phelps en Notas de la Legación de Nicaragua y en Pletcher, 274—275.
- 146—Hall a Frelinghuysen, Mayo 29, 1884, Despachos Centro América, XXII, telegrama después del Nº

- 33 de Titus a Frelinghuysen, 147—Pletcher, 274.
- 148—F. J. Medina a Hall, Abril 19, 1884, y Hall a Frelinghuysen, Abril 22, 1884, Ibid. XXII, Nº 214 en inclusa 1. Medina a Batres, Abril 23, 1884, 1884, Notas de la Legación de Nicaragua, II, Nº y Alejandro Catón a Daniel Ammen, Abril 23, 6.
- 149—Pletcher, 86, 87.
- 150—Nación, 39:21—22, Julio 10, 1884; 40:1, 1885. New York Times, Junio 12, (1:4), 13 (2:1). Informe Congressional, Congreso 48, 1ª Ses., 22:2975. Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:446-450. Howe, 273.
- 151—Ibid.
- 152—Hall a Frelinghuysen, Junio 26, 1884, Despachos, Centro América, XXII, Nº 218.
- 153—Rippy, "Justo Rufino Barrios...", 193—194. Hall a

- Frelinghuysen, Junio 20, 1884; Barrios a Cárdenas, Junio 21, 1884; Barrios a Hall, Junio 26, 1884, Despachos, Centro América, XXII telegrama después del N° 218, inclusa 2 en N° 218, inclusa 2 en N° 219.
- 154—Barrios a Cárdenas, Junio 21, 1884; Hall a Frelinghuysen, Junio 27, 1884; Cárdenas a Barrios, Juli 7, 1884, *Ibid.*, XXII, inclusa 1 en N° 218, inclusa 1 en N° 239, N° 200. Frelinghuysen a Hall, Julio 19, 26, 1884, Instrucciones, C. A., 13:25.
- 155—Frelinghuysen a Hall, Julio 26, 1884, *Ibid.*, 18:462-463.
- 156—F. Castellón, Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, a Frelinghuysen, Mayo 7, 1884, Despachos, Centro América, XXII N° 215.
- 157—Hall a Frelinghuysen Abril 22, 1884, *Ibid.*, N° 213.
- 158—Para una copia completa de este borrador norteamericano fechado Agosto 2, 1884, una traducción del tratado hecho por Zavala, archivada en documentos de Noviembre y notas extensivas; Batres a Frelinghuysen, Octubre 24, 1884, y para discusiones sobre cambios en el borrador, véase Notas a Legación de Nicaragua, II.
- 159—Frelinghuysen a Hall, Agosto 27, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:452-453.
- 160—Davis a Hall, agosto 15, 1884, *Ibid.*, 18:452. Hall a Frelinghuysen, Agosto 14, 21 1884, Despachos, Centro América, XXII, telegrama después del N° 244, "carta confidencial no-oficial."
- 161—Hall a Frelinghuysen, Agosto 20, 31, Septiembre 3, 1884, *Ibid.*, XXII, telegramas después de los Nos. 244, 252, XXIII N° 254.
- 162—Hall a Frelinghuysen, Agosto 22, 23, 27, Septiembre 4, 13, 25, 1885, y Frelinghuysen a Hall, Julio 25, 1884, *Ibid.*, XXII, inclusa 1 en N° 244, N° 249 y telegrama, y N° 250 con inclusas y telegramas. Nos. 225, 268, 274 e inclusas. Kreasbey, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe*, 43. Registro de Appleton, 9:592. Davis a Hall, Nov. 18, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:427.
- 163—Hall a Frelinghuysen, Agosto 21, 31, Sept. 4, Oct. 6, 1884, y Whitehouse a Davis, Sept. 15, 1884, Despachos, Centro América, XXII, carta "no oficial, confidencial", telegrama después del N° 252, XXIII, Nos. 4, 256, 266.
- 164—Hall a Frelinghuysen, Sept. 28, Oct. 13, 17, 1884, y Barrios a Cardenas, Agosto 1, 1884, *Ibid.*, XXII, inclusa 3 en N° 244, XXIII telegrama después del N° 261, N° 268 y telegrama, Frelinghuysen a Hall, Julio 30, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:463-466. Rippey, "Justo Rufino Barrios...", 194-196.
- 165—Kreasbey, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe*, 433-434. Hall a Frelinghuysen, Octubre 25, 1884, Despachos, Centro América, XXIII, N° 274.

CAPITULO SEXTO

EL TRATADO FRELINGHUYSEN-ZAVALA

Las negociaciones habían dado por resultado final suficiente acuerdo para impulsar al Gobierno de Nicaragua a otorgar al General Joaquín Zavala "poderes totales" para firmar un tratado de canal. (166) El documento final fue formado en diciembre 1, 1884, por el Secretario de Estado Frelinghuysen y el General Zavala. (167) (Véase el texto completo del Tratado en REVISTA CONSERVADORA, Vol. 8, N° 42, marzo, 1964). En ese mismo día, en su Cuarto Mensaje Anual al Congreso, el Presidente Arthur recomendó su aprobación. (168) Refiriéndose al canal y al tratado, dijo:

"Para los Estados Unidos, cuyo rico territorio en el Pacífico está, para los propósitos ordinarios del comercio, prácticamente cortado de la comunicación marítima de los puertos del Atlántico, las ventajas políticas y comerciales de semejante proyecto pueden apenas sobreestimarse... Se cree que cuando el tratado se presente ante vosotros, la justicia y liberalidad de sus cláusulas obtendrán la universal aprobación, tanto dentro como fuera de casa. (169)

I — CLAUSULAS EXTRAORDINARIAS

El tratado Frelinghuysen-Zavala contiene varias cláusulas extraordinarias. La vida marítima sería construida por los Estados Unidos y poseída por estos y la República de Nicaragua conjuntamente

bajo una "alianza perpetua" los Estados Unidos iban a "proteger la integridad del territorio de Nicaragua." El canal iba a seguir la ruta "más asequible" y para construirlo los Estados Unidos "gozarían entera libertad" en localización y selección de terminales. La República de Nicaragua proveería gratis todas las tierras y aguas necesarias para la construcción, mantenimiento, uso y operación del canal, de un ferrocarril y una línea telegráfica. Cualquier terreno necesario que perteneciera a personas particulares sería legalmente expropiado, valorado y pagado por los Estados Unidos, la suma a ser determinada por una comisión mixta de norteamericanos y nicaragüenses. Los constructoras y administradores tendrían el derecho de tomar de las tierras nacionales cualquier material necesario para la construcción y mantenimiento del canal. Incluido dentro del Artículo V estaba un requisito especial para que la compañía constructora comprara los derechos de F. A. Pellas, quien tenía una concesión de una línea de vapores en el Río San Juan. Quizás sea una simple coincidencia que Pellas, al tiempo de las negociaciones en Washington, era el secretario privado de Zavala, y se decía que era pariente de la joven con quien el ex-Presidente tenía planeado casarse. (170) Una faja de tierra a través de Nicaragua, de mar a mar y de dos millas y media de ancho, el centro de la cual coincidiría con el centro de la línea del canal, sería destinada para la obra. Nicaragua retendría la jurisdicción

civil y los derechos de los ciudadanos dentro de esta zona no serían en forma alguna menoscabados. El acuerdo proveía peaje igual para los buques de todas las naciones, excepto para los barcos de las partes contratantes que estuviesen dedicados al cabotaje. Nicaragua garantizaría la seguridad de la compañía canalera y sus empleados de hostilidades domésticas.

Todos los gastos relacionados con la construcción del canal, ferrocarril y línea telegráfica, serían al "costo exclusivo" de los Estados Unidos. La administración estaría confiada a una Junta de Administradores compuesta de seis miembros, tres por cada uno de los dos países, siendo el Presidente uno de los americanos con derecho a doble voto en caso de empate. Los ingresos de la empresa serían aplicados, primero, al costo de operaciones, y el resto para las dos naciones, un tercio para Nicaragua y dos tercios para los Estados Unidos.

El Artículo XVIII era la garantía de la soberanía, sobre la que Cárdenas tanto insistió:

"Los Estados Unidos rechazan francamente cualquier intención que tienda a menoscabar la soberanía e independencia de Nicaragua, o de engrandecerse a expensas de ese Estado o de cualquiera de sus Repúblicas hermanas de la América Central, por el contrario, desean fortalecer el poder de las Repúblicas libres, y promover y desarrollar su prosperidad e independencia. Con este deseo, se han unido con Nicaragua para la construcción de esta obra, que será ventajosa no sólo a las dos naciones más íntimamente interesadas, sino también a todas aquellas con las cuales cultiven relaciones de amistad."

Con respecto a los acuerdos canaleros con otras naciones, Nicaragua acordó terminar cualquiera que fuera incompatible con este tratado. Si cualquiera de esas convenciones no tuviera cláusula de terminación, Nicaragua aseguraría su abrogación o modificación. Los Estados Unidos, si fuese necesario, ayudarían con sus buenos oficios a conseguir tal abrogación o modificación.

El trabajo en la vía había de comenzar dentro de dos años y ser terminada dentro de diez años más. Se proveía para posibles extensiones de tiempo en caso de "insuperables obstáculos". En realidad, estas estipulaciones eran tan amplias que prácticamente anulaban cualesquiera limitaciones de tiempo después de que la obra hubiese comenzado. Cualquier dificultad entre las dos partes contratantes sería sometida a arbitraje, y los Estados Unidos, si se deseara, interpondrían sus buenos oficios para seguir la unión de las cinco Repúblicas Centroamericanas. El tratado sería aplicable a la unión en la misma relación que lo era para Nicaragua.

Finalmente, los Estados Unidos acordaron prestar C\$4.000.000 a Nicaragua, para ser pagados, al tres por ciento de interés, de su proporción en las utilidades del canal y de cualquier suma adicio-

nal que el Gobierno de Nicaragua pudiera apropiarse para ese propósito. Ninguna de las partes podría disponer de sus intereses en la empresa sin el consentimiento de la otra.

El estudio de esta larga lista de estipulaciones revelaban que la dilación había obtenido unas cuantas ventajas para Nicaragua. Retenía la jurisdicción civil sobre la faja canalera en tiempo de paz, y los derechos de los Estados Unidos en tiempo de guerra no fueron delineados. Nicaragua recibió igual representación en la Junta de Administradores, compuesta de seis miembros, aunque los Estados Unidos conservaban el control por razón del voto extra que se le daba al Presidente, el que había de ser Norteamericano. Los Nicaragüenses obtuvieron su demanda de un tercio de las utilidades, en vez de la cuarta parte ofrecida previamente por los Estados Unidos. La convención no contenía cláusula alguna sobre fortificación del canal, ni proveía tampoco para su neutralización. Nicaragua, sin embargo, no recibía las fronteras estipuladas en la contrata con la Compañía de Canal Marítimo. Finalmente, y potencialmente más importante, se establecía un virtual protectorado en la obligación de garantizar y proteger la integridad del territorio legal de Nicaragua.

Podemos afirmar que si la política procrastinación obtuvo para Nicaragua algunas ventajas, fue la causa, al fin, de la pérdida de todo. El Congreso, un año antes, hubiera visto el tratado bajo una luz diferente. Para Diciembre, 1884, el tiempo se le terminaba a la repudiada Administración Arthur. El Congreso dudaba en comprometer al venidero régimen de Cleveland, aun cuando estuviese ansioso de ratificar el Tratado.

II— APROBACION Y OPOSICION

Poco después de que el Tratado Frelinghuysen-Zavala había sido firmado, aparecieron en los periódicos Norteamericanos versiones inexactas del mismo. El texto oficial fue mantenido en secreto hasta en Diciembre 18, cuando, con disgusto causó sensación. Apenas poco más de un mes después de una de las más agitadas campañas presidenciales en la historia de la nación, el Presidente no podía esperar evitar la controversia sobre un tratado que exigía el gasto de millones de dólares y compromisos nacionales a largo plazo.

Las opiniones variaban desde los extremos de aprobación incondicional a acusaciones de fraude, perfidia y traición. (172) El Republicano de Springfield, Massachusetts, calificó el Tratado como "la más atrevida hazaña de la Diplomacia Americana desde la adquisición de Texas o la compra de Louisiana", mientras el Heraldo, de New York, proclamaba la acción como el comienzo de la determinación Americana de representar un papel apropiado en los asuntos mundiales. El Alcalde Edson, de New York, fue persuadido por la Cámara de Comercio para urging a los alcaldes de

las otras ciudades costeras a enviar delegados a una conferencia para agitar la aprobación del Senado. (173) Muchas publicaciones liberales, tales como la *Nación* y el *Semamario de Harper*, se oponían a la ratificación; y aun en el Sur, donde existía contra el tratado. Las ciudades costeras del Oeste favorecían la empresa. Las Cámaras de Comercio de San Francisco, Eureka, y otros puertos Californianos, enviaron resoluciones a ambas Cámaras pidiendo una acción afirmativa. Juntas de Comercio a lo largo de la costa, incluyendo Stockton y Sacramento en California y Portland en Oregón, hicieron saber su aprobación al Congreso. Por otra parte, una compañía privada, la *American Atlantic and Pacific Canal Company*, se oponía fuertemente al Tratado. (174 En la costa oriental, la Cámara de Comercio de New York lo favorecía, pero dos publicaciones comerciales, *Bradstreets* y el *Diario de Comercio*, dijeron que el proyecto era impracticable y extravagante. La *Tribuna*, de New York, fluctuó por varias semanas pero finalmente salió en contra del tratado con la advertencia que "una nación que puede tomar una posición tan fuerte como ésta debe tener una marina poderosa y debe, también, estar lista para emergencias militares." (175)

Algunos de los sostenedores del proyecto estaban en favor porque pensaban que estimularía el comercio y uniría las diversas secciones del país. Uno decía, "es un gran proyecto de desarrollo nacional... debería ser clasificado más como una empresa patriótica que financiera." Si Inglaterra protestaba, este grupo arguía, sería una buena oportunidad para arreglar, de una vez por todas, la cuestión del Tratado Clayton-Bulwer. El canal reviviría la Doctrina Monroe y forzaría la construcción de una fuerte marina. No todos, sin embargo, tomaban una actitud beligerante; algunos dijeron que Inglaterra se beneficiaría del control Americano.

Muchos que se oponían al Tratado, objetaban cualquier plan de construcción de un canal por Nicaragua. Arguía que disminuiría la ya débil influencia de los Estados Unidos en Africa y el Lejano Oriente, rompería el monopolio transcontinental de los ferrocarriles Americanos y permitiría que Inglaterra y Francia dominaran el comercio del Pacífico, no tendría utilidades por la competencia del Canal de Panamá, y necesitarían una mayor marina si los Estados Unidos esperaban defender un canal sin la ayuda de Inglaterra. Algunos se oponían al pacto porque envolvería a la nación, permanentemente, en los problemas Centroamericanos. Otros dudaban la constitucionalidad del gobierno poseyendo tierras en un país extranjero y predecían la inevitable absorción de Nicaragua, lo que convencería al mundo de que la adhesión Americana y la auto-determinación era una engañosita y estimularía a Europa en su afán de colonialismo. (176)

Algunos que se oponían a la ratificación re-

cordaban el "fondo para corrupción" de \$250,000, el que había sido quietamente abandonado. Examinando el proyectado préstamo a Nicaragua, en las estipulaciones para comprar propiedad privada a lo largo del derecho de vía y en la provisión especial sobre la contrata de Pellas, este grupo veía condiciones objetables. Muchos periódicos declaraban que la República Centro Americana había "pelado" a la Administración Arthur, porque su tiempo era corto. En Febrero 3, la *Tribuna*, de New York, imprimió un hiriente ataque anónimo, —escrito por James G. Blaine, quien estaba amargado porque Arthur y Frelinghuysen no le habían apoyado en la reciente campaña presidencial. Sugirió que el proyectado préstamo era, realmente, un "fondo de corrupción" y que el proyecto de canal podría convertirse en una "llaga purulenta" en el cuerpo político de la nación. (177)

III — LA NACION DE GODKIN Y EL TIMES DE NEW YORK

Una muestra de la opinión pública puede verse en las fluctuantes expresiones del editor de la *Nación*. Ese editor impredecible, E. L. Godkin, veía con calma, al principio casi favorablemente, el acuerdo Frelinghuysen-Zavala. Su primer editorial sobre el tema, el 11 de Diciembre, 1884, ponía en tela de juicio la "moral internacional" de apresurarse en un tratado secreto en violación de uno ya existente. Reminiscente del debate de Lord Granville con Blaine y Frelinghuysen, dijo que el Tratado Clayton-Bulwer había sido forjado, no sólo para alcanzar un objetivo determinado, sino para establecer un principio. Para Godkin éste tenía la apariencia "ciertamente de un acuerdo que tenía la intención de ser permanente." La convención de 1850, alegaba, era para el beneficio de América; neutralizaba el canal y eximía al comercio por él de todo peligro de guerra. El resultado práctico del deseo de una sola nación para hacer esto, sería que, en caso de guerra entre Inglaterra y los Estados Unidos, éstos podrían ocuparlo y cerrarlo. La exigencia para protegerlo, entonces, parecería "como un pretexto para encubrir un plan contra los intereses de todo el mundo". "Pero," se quejaba, "no tenemos marina!"

"Estamos ahora realmente insistiendo en proveer al mundo con una vía marítima, y prometiendo protegerla, y vigilarla, y neutralizar, cuando no somos una potencia naval, y rehusamos la ayuda de una gran potencia naval con la que nos hemos puesto de acuerdo para hacer el trabajo conjuntamente".

En otras palabras, Godkin, decía, el objetivo del tratado era "impedir precisamente aquello que ahora tratábamos de hacer: Adquirir para una sola nación lo que estaba destinado para toda la humanidad." (178)

Una semana más tarde, Godkin admitía q' podría haber suficiente razón para romper las restricciones del Tratado Clayton-Bulwer. "Ningún pueblo,"

declaraba, "está obligado a permitir que las cláusulas de un tratado permanezcan por una hora siquiera en el camino de aquello que su seguridad, su honor y su bienestar puedan exigir." De todas maneras, razonaba, las atenciones de Inglaterra en Europa y Asia hacían su garantía en el hemisferio menos valiosa que en 1850 y ella, probablemente, estaba menos preparada para cumplir cualquier compromiso. Los esfuerzos franceses en Panamá daban mayor razón para abrogar el tratado, pues, Godkin afirmaba, nuestro propio respeto requiere "que debería hacerse cortés y deliberadamente y después de una razonable discusión... y después de haber dado aviso, con corteses declaraciones de las razones".

La única oportunidad que Inglaterra había tenido para retirarse de su posición había sido "un insolente y amenazador despacho" del Secretario Blaine, quien había sido "nitidamente callado por la contestación ligeramente sarcástica de Lord Granville. Desde entonces, no ha habido "nada digno del nombre de discusión sobre ese asunto." Acusando a la Administración de faltar a su palabra, decía que la abrogación de un tratado por negociación de otro, "era indigno de un Gobierno que justamente estaba comprometiéndose en el protectorado de todo el continente." Por lo tanto, terminaba, "Cualquier potencia lo suficientemente fuerte para hacer esto, lo es ciertamente para hacerlo, abiertamente, decentemente y en orden." "No tenemos la menor duda que, de haber sido abordada en esa forma, Inglaterra hubiera concedido todo..." (179)

Un argumento toral producido por Frelinghuysen, que el Tratado Clayton-Bulwer contravenía la Doctrina Monroe, fue rechazado por la Nación, la que tomaba un punto de vista substancialmente similar al que desde entonces fue presentado por Dexter Penkins. (180) Godkin escribió en la Nación:

"El Tratado Clayton-Bulwer ... simplemente añadió la garantía de Gran Bretaña, de la neutralidad de cualquier canal que pudiera construirse a través del Istmo, a la garantía de los Estados Unidos. En otras palabras, Gran Bretaña, por ese tratado, entró en las mismas estipulaciones con respecto al Istmo, que las que los Estados Unidos hubieran tenido que imponerle a ella como resultado de una guerra victoriosa luchada en defensa de la Doctrina Monroe." (181).

A la semana siguiente, Godkin enfáticamente se oponía a la aprobación por el Senado, del pacto con Nicaragua. "Nadie," decía, "ha amenazado con construir un canal por Nicaragua. Nosotros podemos hacerlo este año o en cinco años, como mejor nos convenga." El temía que los especuladores Americanos usarían el acuerdo como la cuña para meter tres o cuatro nuevos Estados a la Unión, "conteniendo más Romanismo y Revolución, por kilómetro cuadrado que cualquier otra parte del mundo. Los países entre los Estados Unidos y el proyectado canal contenían una

población de cerca de 15.000.000, la que Godkin describía como "salvajes apenas catequizados," quienes estaban todavía gobernados por "caciques y sacerdotes, y cuyo pasatiempo favorito era revolucionar." (182)

Hacia Navidad, la Nación se oponía a un canal controlado por los Estados Unidos cualesquiera que fueran los términos, pero encontraba impolítico declararlo. Esto se hacía cada vez más evidente. Mientras rechazaba cualquier intento de pasar juicio sobre los méritos de los tratados mismos, Godkin aseguraba que la "regla" que prohíbe a un funcionario que se retira de un cargo establecer delineamientos políticos o crearle, innecesariamente, obligaciones a su sucesor, debería haber hecho al Presidente Arthur, "más sensitivo que lo corriente", particularmente, puesto que "no había sido electo Presidente." El caso actual era más notable porque el Presidente y el Sr. Frelinghuysen, habían tenido al ocupar sus cargos, "alguna experiencia práctica al haber recogido los asuntos inconclusos de sus predecesores." El pleito de Blaine con Chile, sus disputas con Inglaterra, y su "gran plan" para una Convención Panamericana fueron descartados "en la forma más sumaria." El Presidente Arthur y su Secretario de Estado, "no tuvieron el menor escrúpulo en arrojar los planes de Blaine fuera de borda". Con la elección de Cleveland, el país había votado en favor de hombres nuevos en el Gobierno, y "hombres nuevos significa nuevas medidas, nuevas políticas." El país Godkin declaraba, no había elegido a Cleveland "simplemente para cumplir un paquete de tratados que creaban cambios importantes en nuestros ingresos y en nuestras relaciones exteriores," comprometiéndolo a la nación a construir una inmensa obra pública a miles de millas de distancia y "arreglada por la Administración Republicana en sus últimos días." Arthur trataba, decía, "privada y casi secretamente crear las cargas que él mismo había rehusado soportar," e iniciar empresas "cuyo trabajo y crédito en caso de fracasar," caerían sobre alguien que no sólo era su sucesor, sino el jefe de otro Partido, y los que tendrán que ser compartidos por un Congreso distinto. (183)

Menospreciando la actitud belicosa que ciertas otras publicaciones estaban demostrando, el editor de la Nación decía que era muy fácil preguntar: "Quién tiene miedo de Inglaterra?" Cualquiera saboteador podría preguntar eso, pero la apropiada pregunta de "gente sensata" sería: "Quién tiene miedo de proceder de una manera ordenada para lograr lo que los intereses de la nación requieren?" Luego, de nuevo con referencias al Tratado Clayton-Bulwer:

"El tiempo, que desgasta rocas y montañas, y cambia las instituciones humanas, puede hacer los tratados obsoletos. Pero las exigencias de la dignidad nacional permanecen las mismas de una generación a otra. Crecen con el crecimiento de la nación. Noblesse oblige! Lo más poderosa la

nación, lo más cuidadosa deberá ser de los pasos que dé como miembro de la familia de naciones, al menos que aparezca apoyarse en su fuerza para causar males. Un país que es realmente fuerte, no puede darse el lujo de actuar como un matón." (184)

El costo del proyecto era estimado de C\$100,000,000 a C\$150,000,000. Godkin creía que una transacción que requería un desembolso de tan vasta suma de dinero en empresas "quasicomerciales", debería conducir al abandono de toda discusión secreta de los negocios públicos. Tales tratos con poderes extranjeros son del "interés de todo contribuyente" y deberían ser discutidos sin "peligro, ofensa o embarazo" y esto como una "cuestión de derecho." (185)

El altamente respetado New York Times, tomó una posición similar cuando el Presidente anunció primero el tratado en su Cuarto Mensaje Anual al Congreso. El Times dio por sentado que se refería a una empresa privada de inversiones Americanas y reaccionó favorablemente. Cuando la verdadera naturaleza de la empresa se aclaró los editores del Times la llamaron "revolucionaria" y se opusieron al tratado por razones de que violaba los principios de libre empresa. A medida que pasaba el tiempo, iban descubriendo otras razones para su desaprobación. Por ejemplo, señalaron que las Constituciones de "todos" los Estados Latinoamericanos prohibían cesiones o contratos por un período mayor de noventa y nueve años. Existía también la cuestión del costo. La empresa era aplaudida desde un punto de vista comercial pero se ponía en duda desde el punto de vista de la inmediata habilidad del país de soportar los gastos de construcción. (186)

IV — REACCION BRITANICA Y FRANCESA

Muchos Norteamericanos estaban, naturalmente, ansiosos de ver cómo Gran Bretaña reaccionaría ante este atrevido desprecio del Tratado Clayton-Bulwer. El Times, de Londres, usualmente amigo de los Estados Unidos, expresaron sorpresas ante los primeros rumores del abuso de confianza y dudaban de que el público Americano estuviese preparado para las responsabilidades de la administración de un canal. Cuando los editores leyeron el documento oficial, replicaron "que una avenida navegable entre ambos océanos, no es un asunto de compra y venta entre una pareja de Estados" y señaló que toda la transacción —si se persistía en ella— sería una flagrante violación del Tratado Clayton-Bulwer.

Con más calma, el Times sugería que quizás los Republicanos habían actuado con propósitos de publicidad partidista. Esperaban que Cleveland tendría a bien hacer honor al pacto Clayton-Bulwer. Cierta apoyo para el tratado estaba por venir, sin embargo. El Daily Telegraph de Londres, aconsejaba a los Británicos no objetar un canal tan obviamente valioso para sus intereses y de-

claraba que una Inglaterra sabia no se opondría a los Estados Unidos sobre el "hace tiempo olvidado" Tratado Clayton-Bulwer al "que muy pocos Ingleses conceden gran importancia".

Pero la anti-Americana Saturday Review farfullaba indignadamente acerca de la conducta "presumida" y la "fría insolencia" de la Administración Arthur y pedía al Imperio protestar contra "un crimen, no sólo contra el Canadá y nuestras colonias, sino contra todo el mundo."

La oposición era también fuerte entre los funcionarios de la operación Francesa en Panamá. El Cónsul de los Estados Unidos allí, informaba que el tratado dio a los representantes Franceses "un frío que no cedería ni con quinina". Los diarios en Francia hicieron poco caso a la decisión Americana, declarando que la persistencia de los promotores Nicaragüenses era una prueba más de la validez del proyecto de Panamá, y que DeLesseps terminaría su canal para el tiempo en que el Presidente Cleveland tomara posesión. Junto con estas absurdas afirmaciones, algunos periodistas Franceses astutamente sugirieron que el Congreso rehusaría ratificar el Tratado Frelinghuysen-Zavala.

Considerando la general oposición Americana al Tratado, la derrota de los Republicanos en las urnas, y el final cercano del período presidencial de Arthur, sus esperanzas no eran del todo irrazonables. (187)

V — CENTRO AMERICA APRUEBA... CASI

La reacción Centroamericana al acuerdo sobre el canal interoceánico fue variada. Los Nicaragüenses parecían haberlo aceptado gustosos, aunque la Legislatura se tardó en darle su ratificación, quizás para evitar un embarazo si los Estados Unidos fallaban. Frelinghuysen estaba nervioso acerca de los sentimientos de Barrios, el Presidente Guatemalteco. En Diciembre 1, el Secretario le escribió a Hall anunciándole la firma del acuerdo. El señaló que el Artículo II era diferente del borrador de Agosto en que no se incluía a Guatemala en la promesa Americana "de proteger la integridad del territorio" de Nicaragua. Frelinghuysen temía que Barrios pudiera oponerse al acuerdo y fomentar su oposición en Nicaragua, y advirtió a Hall que lo vigilara cuidadosamente, e incidentalmente, que también observara a Costa Rica. Hall, cándidamente, replicó que Barrios probablemente no se daría cuenta del artículo en referencia si no se la llamara la atención hacia él. Pero Barrios recibió con grado la noticia de la firmada y de nuevo se ofreció a mediar para conseguir su ratificación; y continuó expresando la opinión de que la terminación del canal "traería, tarde o temprano, la Unión de los Estados Centroamericanos," esa meta altísima por la que había laborado tan asiduamente. (188) Copias de los telegramas de congratulación de los Presidentes de las otras Repúblicas Centroamericanas fue-

ron publicados en la edición de Diciembre 14 de la Gaceta Oficial de Nicaragua. La felicitaban por la firma del proyecto canalero. La única excepción fue Costa Rica, cuyo Presidente, don Próspero Fernández, expresó algunas reservas. (189)

VI — COSTA RICA OBJETA

De pronto, y aparentemente inesperada, la posición apareció en Costa Rica, cuyo Gobierno se resintió por haber sido ignorado, puesto que una de sus fronteras corre a lo largo de la ruta canalera. Y esto sucedió a pesar de que Hall había informado en febrero, 1884, que por entonces había "buen entendimiento" entre Costa Rica y Nicaragua desde que se había negociado un "muy satisfactorio tratado de límites" el que había "terminado la prolongada disputa." Todavía en diciembre, este tratado fijando la frontera en desacuerdo, no había sido ratificado, pero Hall era optimista y decía: "Yo estoy renuente a creer que la oposición al tratado, secreta o abierta, haya de venir de Costa Rica." El tratado de límites, por entonces, había sido ratificado por Costa Rica pero no por Nicaragua. Para estar seguro, Frelinghuysen hizo que Hall enviara a W. Remson Whitehouse, Secretario de la Legación de los Estados Unidos en Centro América, a San José, Costa Rica, para "determinar cautelosamente los puntos de vista que el Gobierno mantiene con respecto al Canal por Nicaragua." (190)

En las instrucciones a Whitehouse, Frelinghuysen explicaba que la proyectada ruta de la vía seguía el Río San Juan hasta un punto a alguna distancia de su boca y que allí dejaba el río y seguía sobre tierra hasta Greytown (San Juan del Norte). Esta ruta evitaba tocar cualquier territorio que había sido objeto de discusión diplomática entre Nicaragua y Costa Rica, e "indiscutiblemente" yacía dentro del territorio de Nicaragua. Sin embargo, era probable que represando el Río San Juan debajo del Sarapiquí, que fluye del territorio costarricense al Río San Juan, la excavación del canal podría acortarse en cerca de diez millas. Esto significaría una mayor longitud correspondiente de navegación riparia, economizando así, no sólo en el costo original sino en el costo de mantenimiento y operación. Este cambio, sin embargo, hubiera llevado la ruta al territorio en disputa. "Es muy importante" Frelinghuysen decía, "que ningún problema surja entre Costa Rica, Nicaragua y los Estados Unidos en cuanto a la soberanía sobre este territorio." Whitehouse iba a tratar de convencer a Costa Rica de las ventajas directas de la ruta a esa nación; la represa del río crearía una corriente navegable de muchas millas en su territorio y le daría a la nación una salida directa por agua desde su interior a cualquiera de los dos océanos. (191)

Aunque es difícil ver cómo podría ser genuina, "gran sorpresa" fue manifestada en Costa Rica al tener la noticia de la firma del tratado canalero.

Muy pronto se reveló la razón para esos disimulos. Costa Rica exigía saber con qué autoridad había Nicaragua concluido las negociaciones y concesiones sin que Costa Rica hubiese sido consultada. El Gobierno de Costa Rica se consideraba con derecho, no sólo a una voz en los procedimientos, sino también a una participación en las ganancias. José M. Castro, Ministro de Relaciones Exteriores de Costa Rica, expresó deseo de tratar directamente con los Estados Unidos sobre este tema.

El Diario de San José, hablando por el Gobierno, acusaba a Nicaragua de haber "observado... una conducta deshonesta en esta cuestión". Fundamentaba ese cargo sobre los derechos estipulados en un tratado de límites entre los dos países fechado en abril 15, 1858. El Artículo VII del ese acuerdo obligaba a Nicaragua a no concluir un tratado de canal sin primero "oír la opinión del Gobierno de Costa Rica". El Diario recordaba que en dos ocasiones, en mayo 1, 1858 y en junio 18, 1869, había sido seguido este procedimiento. Cómo podría Nicaragua, "ceder, sin el consentimiento de Costa Rica, una faja de tierra" que no le pertenecía? Costa Rica reclamaba el territorio a lo largo de la ruta del canal "en la margen derecha" del Río San Juan y "en la costa derecha del Lago de Nicaragua, por autoridad del Artículo II del acuerdo de 1858. Aunque Nicaragua argumentaba que el Tratado de 1858 no había sido debidamente ratificado, Costa Rica contestaba que lo había sido "por una Asamblea Constituyente." Costa Rica decía que esa extrema clandestinidad de los procedimientos que resultaron en el pacto Frelinghuysen-Zavala, aun cuando Costa Rica estaba completamente sabida de ellos, es prueba de que se trata de una pieza nacida de la perfidia. (192)

Con respecto al tratado de límites que había sido firmado en enero 19, 1884, y que entonces estaba pendiente en la Legislatura Nicaragüense, Whitehouse le envió una copia a Frelinghuysen en enero 8, 1885, opinando de que creía que no sería ratificado porque el Tratado de 1858 era mucho más ventajoso para Nicaragua; y pensaba de que las partes no habían sido sinceras cuando lo negociaron. Sin embargo, el Ministro Castellón, de Nicaragua, le envió a Frelinghuysen un voluminoso paquete de documentos relacionados con la disputa fronteriza y decía, "Deseamos llegar a un armónico acuerdo con el Gobierno de Costa Rica, ahora que tan importantes intereses como son los del canal están en juego." A principio de febrero, el Presidente Cárdenas recomendó al Congreso que el nuevo tratado de límites con Costa Rica fuese aprobado. El arreglo de la disputa fronteriza, sin embargo, tomó muchos años más. (193)

Un interesante y revelador aspecto se hizo público cuando se descubrió que para fines de diciembre grandes cantidades de tierras nacionales en el Valle de San Carlos y en los distritos que bordean la propuesta ruta canalera en Costa Rica, habían sido vendidas, principalmente al Presidente

Fernández y a otros funcionarios gubernamentales. Hall insinuaba que, a pesar de sus objeciones vocingleras, eso podría indicar una favorable disposición costarricense hacia el tratado de canal. (194)

Castro explicaba que Costa Rica estaba enojosa de que el canal se construyera "pero no a expensas de su dignidad nacional" y total desprecio de sus derechos. Qué derechos? Igual participación en "los privilegios concedidos a Nicaragua", y una novena parte de las utilidades del canal. Costa Rica trató de poner en aprietos a los Estados Unidos pidiendo el arbitraje de toda la cuestión canal. El Ministro de Relaciones de Costa Rica decía: "Nunca mayor insulto ha sido arrojado a la casa de Costa Rica... que ese de ignorar sus incontestables e indiscutibles derechos sobre las aguas de parte de este río y la posesión de su margen Sur."

El Tratado Frelinghuysen-Zavala suponía, Castro alegaba, "que Costa Rica vendería, como Jacob, su derecho de primogenitura por un plato de lentejas." Ezequiel Gutiérrez, Ministro de Costa Rica ante los Estados Unidos e Inglaterra, estaba por ese tiempo en Londres. Se le enviaron instrucciones para que solicitara ayuda al Gobierno británico. Hall expresaba la opinión de que esto era una maniobra simplemente para obtener de Nicaragua alguna participación en las utilidades, a las que ella no tenía derechos. Decía, además, de que cuando Gutiérrez estaba en los Estados Unidos en julio 19, 1884, aseguraba allí al Gobierno de que el suyo estaba en perfecto acuerdo con las negociaciones. Sin embargo, el Ministro Residente de Costa Rica en Washington, Manuel M. Peralta, se unió con Lorenzo Montúfar, para protestar la cesión de tierra cortarricense sin su consentimiento, un aspecto reportado en el *New York Times* (195)

VIII — COSTA RICA SE ARREPIENTE

A finales de enero, 1885, Costa Rica indicó un

aparente arrepentimiento y su deseo de colaborar con los ingenieros y todos aquellos comisionados con estudiar la ruta del canal. Agradecido, Frelinghuysen envió declaraciones de confianza a Costa Rica:

"...Nunca ha sido la intención de los Estados Unidos ignorar los derechos que Costa Rica pudiera tener a lo largo de la propuesta ruta del canal o la de invadir su territorio sin su previo acontecimiento. La condición geográfica, sin embargo, sobre el istmo, hacía absolutamente esencial el negociar con Nicaragua primero, pues en el caso de que estas negociaciones fallaran, la construcción del canal sería una imposibilidad física... No podemos suponer que Costa Rica presente tal oposición a la prosecución de la obra... como para hacer imposible su rápida realización. Ha sido siempre la intención del Presidente que cuando llegue la oportunidad se abrieran negociaciones con era República buscando un justo y equitativo arreglo de cualesquier problema posible." (196)

Esta actitud más favorable de Costa Rica se hizo evidente cuando la Comisión Especial Estadunense a Centro y Sur América, —despachada para estimular la cooperación comercial,— visitó Costa Rica a mediados de febrero, 1885. El Secretario de la Comisión, William E. Curtis, informó a Frelinghuysen que la oposición al tratado de canal por parte de Costa Rica, había sido, no solamente exagerada sino tergiversada en Washington. Existía, admitió, un sentimiento de que Nicaragua había asumido demasiado y de que había ignorado los derechos de Costa Rica y no visitó esta República por motivo de inquietudes políticas en esa época. (197) Después de correspondencia más abundante y después de que se hizo claro que el tratado no tenía oportunidad de ser aprobado por el Senado de los Estados Unidos, Costa Rica retiró toda oposición. (198)

- 166—Francisco A. Pellas Secretario del General Joaquín Zavala, a Davis, Nov. 14, 17884; y Zavala a Cárdenas, Nov. 17, 1884, Notas de la Legación de Nicaragua, II.
167—Wharton, 3:197. Inf. Sen. 1265, Cong. 55, 2^o Ses. 20-27. —nf. Sen. I, Cong. 57, 1^o Ses. 345-352.
168—Richardson, 235-254
169—Ibid., 238. Relaciones Exteriores, 1884, vi, vii.
170—Pletcher, 278.
171—Thomas A. Bailey, *Una Historia Diplomática del Pueblo Americano* (N. Y., 1964), 401. Moore. *Un Digesto de Derecho Internacional*, 3:197. Howe, 274. Frelinghuysen a Hall. Dec. 18, 1884, Instrucciones, C. A., 18:438. Pletcher, 278.
172—Los comentarios que siguen y sobre los que no se dan citas específicas con tomados de Pletcher, 279-283.
173—Nación, 39:496, Dic. 11, 1884.
174—Diario de los Procedimientos Ejecutivos del Senado de los Estados Unidos de América (Washington, 1901), 24:388, 407, 455, 463, Diciembre

- 16, 24, 1884, Feb. 2, 6, 1885. En lo de adelante se referirá como *Diario del Senado*. Archivo Congregacional, (Washington, 1885), 1364, 1447. 1511, Febrero 6, 7, 10, 1885.
175—Diciembre 10, 17884, citado en Howe, 273.
176—Pletcher 279-283.
177—Ibid.
178—Nación, 39:496, Diciembre 11, 1884.
179—Nación, 39:516, Diciembre 18, 1884.
180—Dexter Perkins, *La Doctrina Monroe, 1867-1907* (Baltimore, 1937) 211.
181—Nación, 39:538, Diciembre 18, 1884.
182—Nación, 39:538, Diciembre 25, 1884.
183—Ibid.
184—Nación, 39:516, Diciembre 18, 1884; 40:43, Enero 15, 1885.
186—*New York Times*, Diciembre 3 (4:3), 15 (4:1-4) 16 (4:1, 22, (4:3, 4), 23 (4:3). 11884.
187—Ibid. Pletcher, 283, Diciembre 18 (4:4), 1884. Bailey. 399. Keasbey, "El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe", 22.

- 188—Hall a Frelinghuysen, Diciembre 4, 5, 1884, Despachos, C. A. XXIII, telegrama siguiente al N° 189—Hall a Frelinghuysen, Diciembre 5, 1884, Despachos, C. A., XXIII, N° 292. Doc. Ejec. Sen. 50, 29, N° 292. Frelinghuysen a Hall, Diciembre 1, 432. Cong. 49, 2ª Ses., 8, 9. Herstlet, Sir Edward y Edmard Cecil Herstlet, Esq. Documentos Británicos y de Otras Potencias Extranjeras, 1884-1885 6, 1884. Instrucciones, Centro América, 18:42ª (Londres 1892), 817,818.
- 190—Frelinghuysen a Whitehouse, Dic. 15, 1884, Instrucciones, C. A. 18:434-435. Hall a Frelinghuysen, Feb. 18, 29, Dec. 5, 7, 15 1884 Despachos C. A. XXII, Nos. 200, 203; XXIII, N° 292 y telegramas 297, 298.
- 191—Frelinghuysen a Whitehouse, Diciembre 15, 1884, Instrucciones, Centro América, 18:435-437.
- 192—Hall a Frelinghuysen, Enero 5, 1885, Despachos, C. A., XXIII, N° 304. Whitehouse a Frelinghuysen, Enero 8, 1885, Doc. Ejec. Sen. 50, Cong. 49, 2ª Ses., 3. Diario de San José, Enero 9, 1885, Ibid. 6-7. Dana G. Munro, Las Cinco Repúblicas de Centro América (New York, 1918), 254.
- 193—Whitehouse a Frelinghuysen, Enero 8, Febrero 9, 1885, Doc. Ejec. Sen. 50, Cong. 49, 2ª Ses., 3, 12; Despachos, Centro América, XXIII, telegrama N° 305 de Hall a Frelinghuysen, también carta sin número después de la de Whitehouse a Hall, Feb. 9, 1885. Castellón a Frelinghuysen, Enero 24, 1885, Notas de la Legación de Nicaragua. Frelinghuysen a Hall, Feb. 5, 1885, Instrucciones, C. A., 18:469-470.
- 194—Hall a Frelinghuysen, Enero 12, 1885, Despachos, C. A., XXIII, N° 306.
- 195—Hall a Frelinghuysen Enero 22, 26, 1885, Ibid., XXIII, telegrama N° 312. Whitehouse a Frelinghuysen, Enero 10, 13, 1885. Doc. Ejec. Sen. 50, Cong. 49, 2ª Ses. 6, 9, 10. Frelinghuysen a Lowell, Diciembre 30, 1884, Instrucciones, Gran Bretaña, 27:388. New York Times, Enero 25, 1885, (5:4), Feb. 3, 1885 (2:5).
- 196—Whitehouse a Hall, Enero 25, 1885, Despachos, C. A., XXIII, el N° 312 de Hall a Frelinghuysen. Frelinghuysen a Whitehouse, Febrero 7, 10, 1885, Instrucciones, Centro América, 18:271, 274-277.
- 197—Curtis a Frelinghuysen, Febrero 21, 1885, Documentos del Departamento de Estado Despachos recibidos por el Dept. de Estado de la Comisión Norteamericana a Centro y Sur America, Julio 14, 1884-Diciembre 26, 1885, 1, 32, 127. (Se referirá como Despachos, Comisión). Whitehouse a Frelinghuysen Febrero 15, 1885, Despachos, Centro America, XXIII, N° 318 de Hall a Frelinghuysen, Hall a Frelinghuysen, Febrero 18, 1885, Ibid., XXIII, telegrama en N° 318.
- 198—Castro a Peralta, Febrero 23, 1885; Whitehouse a Frelinghuysen, Marzo 3, 1885; Frelinghuysen a Peralta, Marzo 3, 1885. Doc. Ejec. Sen. 50, Cong. 49, 2ª Ses. 17.

CAPITULO SEPTIMO

LA POLITICA DE "PATO RENCO"

(La expresión familiar en los Estados Unidos, "lame duck", o sea, "pato rencó", se refiere al congresal o empleado público que continúa temporalmente en el cargo para el que no ha sido reelegido.)

El Tratado Frelinghuysen-Zavala era parte de los esfuerzos de última hora de una Administración derrotada para dejar una impresión duradera en la política exterior de la nación. Durante el mes y medio después del día de las elecciones, y mientras la nación sufría de una "cruda" provocada por los excesos de la campaña electoral, la Administración Arthur presentó al Congreso tres tratados controversiales, con España, con Hawaii, y con Nicaragua, y además, el acta general aprobando la Conferencia Berlín-Congo. La Constitución requería la aprobación, por el Senado, de los Tratados, y la Cámara baja, tendría también que votar sobre una apropiación de fondos para el préstamo a Nicaragua y para dar comienzo a los trabajos. El Congreso 48º —congreso "pato rencó" — tenía desde la primera semana de diciembre hasta la medianoche del 3 de marzo para determinar el destino de la propuesta nicaragüense y aquellos otros asuntos. Aun cuando no hubiese habido lucha partidista, el tiempo era demasiado corto para que los legisladores probaran y discutieran las muchas facetas, implicaciones y efectos de la "nueva" política internacional. El Tratado de Nicara-

gua presentaba compromisos financieros y políticos, sin precedentes, en Centro América y exigía una revaloración de la Doctrina Monroe. Así como Blaine en 1881 había tratado de amarrar a su sucesor a una serie de novedosas desviaciones cuando estaba por dejar el Departamento de Estado, así ahora Arthur y Frelinghuysen tenían en mente dejar con más amplios compromisos, invocando los hechos consumados, a la administración siguiente. (199)

En sus esfuerzos por ganar la aprobación del Senado del Tratado Frelinghuysen-Zavala, Arthur y su Secretario de Estado, trataban directamente con el Comité de Relaciones Exteriores, una mayoría del cual les era favorable. Una coalición bipartidista en el Comité, consistente del Presidente Republicano del mismo, John F. Miller, los miembros Republicanos, George F. Edmunds, E. G. Lapham y John T. Morgan junto con tres Demócratas, apoyaban a la Administración con regularidad. Desafortunadamente el Comité no representaba una exacta sección transversal del Senado. La minoría Democrática del Senado no estaba dispuesta a coaligarse con los Republicanos sostenedores del proyecto. Los Demócratas tenían razón en posponer toda acción sobre política exterior hasta que Cleveland no tomara el cargo. En realidad, cuando se supo que el Senador F. Bayard podía ser el nuevo Secretario de Estado, los Senadores Demócratas, tendían hacia él las miradas para definir las intenciones de Cleveland. Entre los Senado-

res Republicanos, la reciente campaña electoral había dejado profundas heridas. Porque el Presidente Arthur había rehusado apoyarle, Blaine se dispuso a sabotear los programas del Presidente. "Hay," decía disgustado "muchos tratados ante el Senado." La mayor parte de los Republicanos estaban de acuerdo en que después de la humillante derrota, ellos preferirían dejar a los Demócratas asumir la peligrosa responsabilidad de iniciar una nueva política. (200)

I — ARTHUR RECOMIENDA APROBACION

Cuando Arthur envió el Tratado Frelinghuysen-Zavala al Senado de diciembre 10, 1885, lo envió junto con un extenso mensaje. El mensaje y el tratado fueron inmediatamente colocados bajo un velo secreto, el que no fue removido hasta el 6 de enero, 1891. (201) Decía que el canal "era, imperativamente, demandado por los actuales y futuros intereses políticos y materiales de los Estados Unidos." El Presidente declaraba que una nación como los Estados Unidos "no podían desear satisfacerse con una tal separación de sus miembros mutuamente dependientes" como entonces existían. Para aquellos que estaban renuentes a tomar territorios no contiguos, y probablemente para el beneficio de los nicaragüenses y otros latinoamericanos, le aseguraba al Senado que los Estados Unidos "no tenían motivaciones o deseos de adquisición territorial o control político más allá de sus fronteras actuales" y ninguna estaba "contemplada en este Tratado." El proyecto era una sociedad y "una operación de confianza para el común progreso de la humanidad." Describía el canal "como, primordialmente, un medio doméstico de comunicación marítima entre las costas del Atlántico y del Pacífico" de las dos naciones que se juntaban en su construcción, "la una contribuyendo con el territorio, y la otra contribuyendo con el dinero." Ponia énfasis en los beneficios políticos y comerciales del proyecto para los Estados Unidos, que unía más firmemente a California a la Unión Americana y que abría las costas occidentales de la América Latina y del Lejano Oriente al comercio americano. Aunque Arthur daba a las finanzas una consideración secundaria, esperaba que el canal fuese "inmediatamente remunerativo" que "ampliamente resarciría los gastos por el aumento de la prosperidad nacional." Expresando optimismo, sometió el Tratado al Congreso en la "esperanza confiada" de que recibiría su aprobación. Uno no puede menos que observar que Arthur se ingenió en evitar toda referencia al control americano que representaba una nueva modalidad de dominio, y que ignoró completamente el Tratado Clayton-Bulwer.

Sin esperar a que el Senado actuara, Arthur dio instrucciones al Secretario de Marina, William E. Chandler, de comisionar a Aniceto Menocal, de la Compañía de Canal Marítimo, para que enca-

bezara otra expedición de estudio a Nicaragua. Menocal fue ayudado por un hombre que más tarde habría de alcanzar fama en otros rumbos, el Teniente Robert E. Peary, y por el Alférez W. I. Chambers. En las instrucciones a Menocal, el Secretario Chandler le decía que la ruta sería fijada por los ingenieros de los Estados Unidos, pero que era entendido que sería, substancialmente, la misma que había sido seleccionada ante y con la que Menocal habría de poner atención a los estudios ya realizados y particularmente a cualquier cambio de la ruta que haya sido sugerido como posible para acortar el canal y reducir su costo. La expedición salió de Washington en diciembre 17, 1884, y a su llegada a Centro América recibió toda la cooperación del Gobierno de Nicaragua. Costa Rica, sin embargo, objetó a que el grupo hiciera estudios en sus tierras, lo que causó algunas dilaciones. El trabajo se terminó en abril 25, 1885, después de que el Tratado había sido derrotado y un reporte exhaustivo fue presentado al Secretario de Marina. (202)

II — TACTICAS POLITICAS DE DILACIONES

Aunque el Tratado y el Mensaje Presidencial fueron secretos, los rumores de sus contenidos estimularon, como lo hemos visto, polémicas periodísticas. Inmediatamente, la oposición levantó su cabeza en el Senado. El Senador Omar D. Congers, de Michigan, trató en vano de quitar la regla usual de reserva sobre el debate de tan importante asunto. Su resolución fue derrotada por 45 contra 9 votos. (203) Cuando esta maniobra fracasó, el Senador George G. West, de Misuri, por años patrocinador del proyecto Eads de una vía férrea para el transporte de embarcaciones, introdujo una resolución declarando la acción del Secretario de Marina, de enviar una expedición a Nicaragua, como ilegal y ordenándole discontinuar los arreglos inmediatamente. Esto sirvió como pretexto para varios días de debate abierto. (204)

Se le dio la primera lectura en el Senado en diciembre 10, 1884, el mismo día en que el Presidente lo presentó. Y fue enviado al Comité de Relaciones Exteriores junto con el Mensaje del Presidente. No fue sino hasta en enero 12, 1885 que se le dio la segunda lectura. El 23 de enero llegó al Senado, donde fue debatido en sesión ejecutiva. (205)

Cuando el texto pirateado del Tratado apareció en la Tribuna, de New York, en diciembre 18, el Senador Miller introdujo una resolución pidiendo que cinco Senadores fueran nombrados para investigar la forma por la que los diarios obtuvieron la posesión del documento y para cerciorarse quién hizo la revelación. El Senador Conger trató de maniobrar esto para la remoción de la regla del sigilo. Todo el asunto fue abandonado cuando el Senador Morgan sugirió que el Presidente Arthur mismo podría haber entregado el texto.

Sin embargo esta sugerencia estaba abierta a duda puesto que los reportes de las sesiones ejecutivas habían sido y continuaban siendo filtradas hacia la opositorista Tribuna. (206)

Una encuesta entre los Senadores mostró un buen número de ellos dispuestos a arriesgar las dificultades con Gran Bretaña que seguramente resultarían de la ratificación. (207) Durante el resto del mes de diciembre las tácticas políticas de dilaciones de la oposición probaron ser efectivas. El caso en contra del Tratado estaba siendo completamente delineado. Los opositores alegaban que el dinero que se pagaría a la Compañía de Canal Marítimo era innecesario y que el que se diera a Nicaragua sería malgastado en sobornos; el acuerdo era inconstitucional y una peligrosa extensión de la jurisdicción americana; y, como violación del Tratado Clayton-Bulwer, inevitablemente acarrearía serias dificultades con la Gran Bretaña. Para contrarrestar la creciente oposición, Arthur y Frelinghuysen solicitaron una reunión privada del Comité de Relaciones Exteriores. En él, ambos defendieron el pago a la Compañía canalera y la petición de los "fondos para corrupción política". (208)

El Secretario de Estado Frelinghuysen proveyó al Comité de Relaciones un extenso memorial para usarse en subsiguientes debates. Recordó al Comité que la política declarada de los Estados Unidos era oponerse al control europeo de este continente; además, el canal era necesario para el bienestar del mundo. Por lo tanto, los Estados Unidos tenían la responsabilidad de permitir el uso del canal "sobre términos justos para todos." Repitió sus puntos de vista sobre el Tratado Clayton-Bulwer reseñando la historia del conflicto y declarando que había sido anulado por las violaciones británicas. El Tratado con Nicaragua era diferente del Tratado Clayton-Bulwer en que proveía un control gubernamental en vez del de la empresa privada. Por lo tanto, el nuevo pacto no violaba al viejo. Además, los Estados Unidos no buscaban el control exclusivo que la convención de 1850 prohibía. Frelinghuysen argumentaba:

"Los primeros siete artículos del Tratado de 1850, y particularmente el Arto. 5, muestran que los derechos de los concesionarios individuales fueron los únicos que tuvieron a la vista las partes de aquella convención, mientras que el Tratado con Nicaragua es una sociedad gubernamental para construir y administrar un canal bajo la jurisdicción política de Nicaragua, que estará abierto a todo el mundo en iguales términos."

En defensa de la cláusula de alianza, alegaba que el Tratado con Nicaragua de 1867 era tan "completo como amplio" y "aun cuando fuese lo contrario", decía, "esta nación debe asumir responsabilidades conmensurables con su poder, su dignidad y sus demandas." En cuanto a las posibles especulaciones en tierras, declaraba, que las pocas propiedades privadas que tuviesen que ser

compradas a lo largo de la ruta del canal, no excederían los \$ 620,000. El préstamo a Nicaragua sería usado para mejoras públicas y estaría debidamente garantizado por una hipoteca sobre el canal. En este memorial incluía una desmentida de Zavala de que "los fondos de corrupción" estuviesen destinados para sobornos. Para probar de que el canal era físicamente practicable y que Costa Rica lo aprobaba decididamente, incluía testimonios de varios individuos. (209)

Frelinghuysen concluía su defensa del Tratado con una lista de las ventajas de un canal interoceánico. Ayudaría a "impedir el control extranjero la intrusión en el continente" y ligaba a los Estados Unidos más íntimamente entre sí. Abriría los vastos mercados de Asia y la costa occidental de Sur América a los productos de la costa Atlántica y abriría los puertos del Golfo y de Europa a los productos de la costa del Pacífico. Esto, a su vez, proveería "un nuevo campo a nuestro comercio de cabotaje" y "tendería a aumentar la Marina Mercante Americana" y a la construcción de una clase de vapores que, mientras son lucrativos en tiempos de paz, en tiempos de guerra aumentarían grandemente el efectivo poder naval de la nación. Se describieron maravillosas visiones de creciente comercio. El canal daría al país "una línea de costa prácticamente continua", trayendo a Europa y Asia más cerca y dando a las naciones europeas "más fácil y más rápido acceso a sus colonias y mercados." Los Estados centroamericanos se harían más ricos y "comprarían nuestros excedentes". El canal podría llevar esos "voluminosos artículos de comercio" que no podrían ser transportados económicamente por ferrocarril. Finalmente, Frelinghuysen declaraba que todas las naciones contribuirían "a la continuación de esa amistad y concordia, que es nuestro deseo cultivar con todas las naciones." (210)

III — DE NUEVO EL TRATADO CLAYTON-BULWER

Por este tiempo la oposición senatorial se centró acerca del Tratado Clayton-Bulwer. El Senador Sherman presentó una enmienda salida del Comité de Relaciones Exteriores por la que se hacía el peaje canalero igual para barcos de todas las naciones. Fue derrotada 22 contra 32. Otra enmienda Sherman requería que ambas partes del Tratado aseguraran la abrogación o modificación de todos los tratados existentes que pudieran estar en conflicto con éste. Puesto que Gran Bretaña había mostrado no estar dispuesta a cambiar o cancelar el Tratado Clayton-Bulwer, esta enmienda sola hubiera atrasado la construcción del canal indefinidamente. A pesar de un largo discurso del Senador Edmunds, denunciando el Tratado Clayton-Bulwer, la cláusula fue adoptada por 33 votos contra 19. Casi diez años más tarde, Tho-

mas F. Bayard, jefe de la oposición Democrática, recordaba:

"En 1885, en una Sesión Ejecutiva del Senado, por una decidida mayoría se adoptó una enmienda, —propuesta por el Senador John Sherman,— al entonces pendiente Tratado con Nicaragua para la construcción, por el Gobierno de los Estados Unidos, de un canal, por la que estipulaciones en tratados existentes con otras potencias no serían violados. Al principio, el Sr. Edmunds, de Vermont, y el Sr. Morgan, violentamente discutieron que el Tratado de 1850 estaba caduco, y se obtuvo un largo memorial del Departamento de Estado para probar que el Tratado había sido abrogado, pero no fue muy difícil, para mí y para otros, el probar que no sólo el Tratado estaba en vigor, sino que el Gobierno Británico había finalmente aceptado de lleno la construcción americana y había retirado su intencionado control... en Centro América." (211)

En el debate en el Senado sobre la enmienda Sherman, Bayard, mantuvo la validez del Tratado Clayton-Bulwer en todas sus cláusulas y presentó otra enmienda, tachando de Artículo II, del Tratado Frelinghuysen-Zavala la promesa de "proteger la integridad del territorio" de Nicaragua. Su moción fue derrotada 19 a 34. (212)

IV — OBITUARIO PARA UN TRATADO

En enero 29, 1885, el Senador Miller sometió una resolución que "el Senado recomiende y consienta a la ratificación del Tratado firmado el 1 de diciembre, 1884, entre los Estados Unidos y la República de Nicaragua." Se trataba, por supuesto, de poner a votación el Tratado Frelinghuysen-Zavala con las enmiendas adoptadas. La votación tomada fue de 32 contra 23, una mayoría de nueve votos, pero que significaba cinco votos menos de los dos tercios requeridos. Puesto que todos los Republicanos menos uno y solamente un Demócrata, además de los que formaban parte del Comité de Relaciones Exteriores, votaron en favor del Tratado, parece que el rechazo fue un asunto partidarista organizado por el Senador Bayard. Frelinghuysen urgió al Comité de Relaciones presentar de nuevo el Tratado a votación antes que terminara la Legislatura. El 2 de febrero, el Senador Edmunds mocionó para que el Senado reconsiderara la votación. Su moción fue unánimemente adoptada pero no a tiempo de obtener otra votación antes de que un nuevo Presidente se instalara en la Casa Blanca. (213)

En febrero 5, de la Nación ofreció un requiem en la forma de un consejo sobre cómo tomar "un punto de vista calmo y racional sobre canales" en el futuro. El amonestaba al país sobre "la rara ilusión" de que un canal interoceánico debe ser públicamente paseado y públicamente controlado. Lo que ahora pensaba sería mejor para los Esta-

dos Unidos era un canal neutralizado bajo garantía internacional. (214)

La experiencia mostraba que en ausencia de una declaración general de neutralidad por las potencias, —Godkin señalaba al Canal de Suez construido por los franceses como un ejemplo,— el control de un canal interoceánico sería mantenido al final, no por la nación que lo construyera sino por aquella que hiciera el mayor uso de él y que tuviera la marina más fuerte. De nuevo Godkin, aunque decididamente por motivos distintos, era el precursor de Mahan. Es una verdad patente, escribía, que "cualquier vía interoceánica inevitablemente cae en manos de la potencia cuya fuerza naval le permite dominar los mares a sus entradas." Ha habido algún intento en paner a los Estados Unidos en tal pie? Por supuesto que no. Aun Chile tiene una mayor fuerza naval. Naturalmente, "la posibilidad de guerra con Inglaterra es uno de los más fuertes argumentos en favor de no hacer ni pasear el canal." (215) "Supangamos," Godkin añadía por vía de ilustración, "que la guerra se ha desatado, y comenzamos a enviar tropas y barcos a la Costa del Pacífico, por el canal, conforme la programa."

"Cuando llegan a Greytown, en transportes de madera, protegidos por fragatas de madera, se encontrarán un escuadrón de acorazados británicos, los que, probablemente por motivos de humanidad no los hundirán, pero los detendrán. Asombrado, el Comodoro Americano irá a bordo del buque insignia británico para indagar qué significa esto. "Significa guerra", contestará el Almirante británico, "Ustedes no pueden entrar al canal. Lo tengo cerrado". "Pero el canal es nuestro", dirá el americano, "fue construido con nuestro dinero y bajo un tratado con Nicaragua; tenemos dos tercios de interés en él; y fue dispuesto para permitir el pase de nuestras tropas al Pacífico, precisamente en casos como éste." "Siento mucho", replicará el Comandante británico, "pero tengo órdenes estrictas de impedir a cualquiera el pase en estos momentos." (216)

La misma escena cómica podría representarse al otro extremo del canal, si Chile decidiera declarar la guerra a los Estados Unidos. (217)

Frelinghuysen rehusaba abandonar su preciado proyecto. Aunque es difícil debitar a Frelinghuysen con creer lo siguiente, en febrero 7 le cablegrafió a Hall: "Aunque el Tratado con Nicaragua no ha sido ratificado por el Senado, no ha sido totalmente rechazado, estoy confiado en que al final recibirá aprobación." Hall informó que la acción del Senado "causa mortificación a nuestros amigos; entusiasmo y ridículo de parte de nuestros enemigos." Frelinghuysen trató de imbuir al Ministro con algo de su determinación. Ordenó a Hall ir a Managua, conferenciar con Zavala y usar de toda la influencia debida hacia la ratificación por el Congreso de Nicaragua. No se sabe si Hall fue el responsable, pero el Senado nicaragüense

aprobó el Tratado unánimemente y sin enmiendas en febrero 26. La Cámara de Diputados lo confirmó en marzo 2. Poco antes, sin embargo, comenzaron a ocurrir sucesos en Centro América, los que hubieran forzado a Arthur y Frelinghuysen a reconsiderar la mayor parte de su política, si hubieran permanecido en el poder.(218)

V — DISTURBIO CENTROAMERICANO

No todo iba bien al extremo centroamericano. En febrero 28, el Presidente Barrios, de Guatemala, proclamó su deseada Unión de Centro América, bajo su mando como supremo jefe militar. Declaró que toda persona que hable contra la unión sería considerado como traidor. Honduras, inmediatamente y sin reservas, se declaró por la unión. Al principio se anunció que El Salvador también se adhería. El Presidente Zaldívar afrontó mayor oposición de la que esperaba; vaciló, luego rehusó abiertamente. Como resultado, Barrios invadió el territorio salvadoreño. La importancia de este suceso para la cuestión del canal fue que el Ministro de Relaciones de Nicaragua acusó a Barrios de usar el pretexto de la unión para encubrir sus propósitos de poner "obstáculos en el camino del tratado canclero". Alguna justificación para este aserto puede encontrarse en el decreto de unión emitido por Barrios. El Artículo IX declaraba:

"Ninguna negociación de territorio, tratados internacionales, préstamos nacionales o extranjeros y otras estipulaciones de carácter similar e importancia, arreglado o concluido por cualquiera de los otros Estados de Centro América, será reconocido después de la fecha de este Decreto."

La Asamblea de Costa Rica resolvió unánimemente resistir hasta triunfar o hasta que "el último costarricense desaparezca." El Presidente Cárdenas declaró: "Nicaragua no acepta la dictadura militar" de Barrios, y luchará "por su independencia, su dignidad y libertades," y estaba determinada a luchar "hasta la última jornada". Tanto Costa Rica como Nicaragua, infructuosamente, solicitaron armas y hombres a los Estados Unidos. (219)

El asunto tuvo caracteres de convertirse en un conflicto serio. Hall sugirió que Barrios tenía el estímulo de los Ministros británico, francés, y alemán en Centro América. Por un momento pareció que México tomaría ventajas de la confusión para invadir fronteras guatemaltecas, pero si así fue, fue disuadido por la desaprobación de los Estados Unidos. Los Estados Unidos y México acordaron "usar toda la influencia moral contra la forzada subversión de los gobiernos estatales." El Salvador trató de implicar a los Estados Unidos, acusando a Barrios de anular el tratado de canal y todos los otros tratados entre las Repúblicas Centroamericanas y otras naciones. Barrios aseguró a los Estados Unidos que él tenía en mente sólo aquellos acuerdos logrados después de su decreto

emitido en febrero 28. El nuevo Secretario de Estado, Thomas F. Bayard, hizo que Hall advirtiera a Barrios:

"Este Gobierno, aunque considera deseable una combinación voluntaria de los intereses de los Estados Centroamericanos, no apoyaría ninguna demostración de fuerza por uno o más Estados para la coerción de otros. Los Estados Unidos están listos para ejercer influencia para evitar conflictos y promover la paz."

Barrios pareció haber sido "profundamente impresionado" por estas declaraciones, pero no lo suficiente para detenerse. La lucha se desató entre las fuerzas de Guatemala y El Salvador. En la Batalla de Chalchuapa, en abril 2, 1885, el Presidente Barrios fue muerto. El cuerpo diplomático, bajo el decanato del Ministro Hall, propuso inmediatamente un armisticio. A través de los buenos oficios de Hall, las "relaciones amistosas" entre Nicaragua y Guatemala fueron restablecidas. (220)

VI — CLEVELAND RETIRA EL TRATADO

Mientras tanto, la resolución del Tratado Frelinghuysen-Zavala fue de nuevo sometida al Senado por el Senador Miller. Fue de nuevo enviado al Comité de Relaciones Exteriores.

En marzo 4, Grover Cleveland, cuyas ideas sobre el tema del canal ístmico diferían de las de Arthur, fue juramentado como Presidente de los Estados Unidos. Era el primer Demócrata que desde la Guerra Civil llegaba a ser Jefe del Ejecutivo, y había expresado profunda oposición al imperialismo, protectorados y otros compromisos extranjeros. El nombramiento de Bayard al puesto de Secretario de Estado era una virtud; advertencia que rechazaría la política de Frelinghuysen. El tratado fue inmediatamente considerado como muerto, y pocos se sorprendieron cuando Cleveland como una de sus primeros actos, lo retiró del Senado.

En marzo 13, el Senado recibió un mensaje del Presidente, afirmando "con el propósito de su reexamen, retiró ciertos tratados y convenciones ahora pendientes." El Tratado Frelinghuysen-Zavala, junto con varias convenciones para reciprocidad comercial, le fue devuelto. Nunca más fue presentado de nuevo al Senado. (221)

En su primer Mensaje Anual al Congreso, en diciembre 8, 1885, Cleveland se tomó el trabajo de explicar su extraña determinación de retirar el Tratado del Senado. Dijo que lo hizo porque él "no favorecía una política de adquisición de nuevos y distantes territorios o la incorporación de remotos intereses a los nuestros." Tampoco "favorecía los absolutos e ilimitados compromisos de defender la integridad territorial del estado donde tales intereses yacen." El mantenía que los precedentes, desde el General Jorge Washington a nuestros días, prohibían "complicadas alianzas con estados extranjeros." La expansión comercial estaba siendo

irresistiblemente arrojada sobre los Estados Unidos como resultado de métodos mejorados de producción, transporte y comunicación. El deber de los Estados Unidos, creía, era dedicar primero sus esfuerzos al desarrollo de sus recursos internos. Un canal interoceánico "debe ser para beneficio del mundo, una operación de confianza para la humanidad, para estar removido de toda oportunidad de dominio por una sola potencia, no para tomarse un punto de atracción para hostilidades o en premio para ambiciones guerreras." El Tratado Frelinghuysen-Zavala, que hubiera hecho que los Estados Unidos construyeran, poseyeran y administraran un canal, con una alianza ofensiva y defensiva para su protección, era para Cleveland, inconsistente con una dedicación al uso universal y neutral. Además, terminaba, tal proyecto estaba más allá de nuestros medios. (222)

Ni Frelinghuysen ni Arthur sobrevivieron largo tiempo al colapso de su política.

Frelinghuysen había llegado a ser Secretario de Estado contra el consejo de su médico. Aunque siempre fue considerado como un hombre de gran vigor físico, se retiró de sus quehaceres en el Cuatro días antes de la inauguración de Cleveland, Departamento de Estado completamente exhausto. Cuatro días antes de la inauguración de Cleveland, su doctor le diagnosticó un ataque de hepatitis. El *New York Times* lo llamó "postración nerviosa". Vivió apenas una pocas semanas después de regresar a su hogar en Newark, New Jersey.

Arthur volvió al ejercicio de su profesión de abogado en New York, pero al comienzo de 1886, el mal de Bright y malestares cardíacos le forzaron a una semi invalidez. En noviembre 17, 1886, murió de un derrame. (223)

- 199—Pletcher, 325-328.
 200—Ibid. Nevine, 205.
 201—Diario del Senado, 24:377-380. Moore, *Un Digesto de Derecho Internacional*, 3:197 Richardson, 8: 256-260.
 202—Doc. Ejec. Sen. 99, Cong. 49, 1ª Ses., 5-48. Keasbey, *El Canal por Nicaragua y la Doctrina Monroe*, 426-427. Mack, 217. Frelinghuysen a Whitehouse, Diciembre 15, 1884, Instrucciones, Centro América 18:435. *New York Times*, Feb. 28, 1885, (3:7).
 203—Diario del Senado, 24:3381, 385, 417, Diciembre 10, 16, 1884, Enero 9, 1885.
 204—Informe Congressional, 16:326, 389. Diciembre 18, 20, 1884.
 205—Diario del Senado, 24:381, 421, 436, 438, Dic. 10, 1884, Enero 13, 23, 25, 1885. Las minutas del Comité de Relaciones Exteriores del Senado no fueron publicadas. John G. Ames, *Indice Comprensivo de las Publicaciones del Gobierno de los Estados Unidos, 1881-1893* (Washington, 1905); Lawrence F. Schmeckebier, *Publicaciones del Gobierno y su Uso* (Washington, 1961), 151-152; *Lista de Documentos de los Estados Unidos, 1789-1909* (Washington, 1911). Pletcher, 327-332, analiza "El Comité de Relaciones Exteriores del Senado y la Diplomacia de Garfield, Arthur y Cleveland," una disertación por Ollen Lawrence Burnette Jr., la que es muy útil.
 206—Pletcher, 329. *Diario del Senado*, 24:396-7, Dic. 12, 1884.
 207—Howe, 74, Pletcher, 329-330.
 208—Ibid.
 209—Pletcher, 330. *Diario del Senado*, 24:421, Enero 15, 1865. *New York Times*, Marzo 2, 1885, (1:7, 2:1).
 210—Ibid.
 211—*Diario del Senado*, 24:452-3, 458, 481, Enero 26, 27, 28, 29, 1885. Tansill, *Política Exterior de Thomas F. Bayard*, 676, cita a Bayard de cartas personales al Senador George Gray Abril 28, 1894, en el *Cuaderno de la Imprenta Bayard*. Vol. 1. Bayard, MS.
 212—Ibid.
 213—*Diario del Senado*, 24:452-453, 456, 481, Ene. 29, Feb. 2, 23, 1885.
 214—*Nación*, 40:112, Feb. 5, 1885.
 215—Ibid.
 216—Ibid.
 217—Ibid.
 218—Ibid.
 219—Whitehouse a Frelinghuysen, Mar. 6, 1885; Cárdenas a Hall, Mar. 8, 9, 1885; Whitehouse a Bayard, Mar. 8, 1885; Hall a Bayard, Mar. 4, 1885. *Relaciones Exteriores*, 1885, 73, 74, 83-86. Castellón a Frelinghuysen, Mar. 7, 1885, Notas de la Legación de Nicaragua, II. Para una extensa correspondencia sobre el intento de unión de Barrios, véase especialmente, Hall a Bayard, Marzo 12, 14, 1885, Despachos Centro América, XXIII Nos. 320 y 322 con varias inclusas y telegramas antes y después de ambos.
 220—Hall a Bayard, Mar. 14, 15, Abril 2, 1885, *Relaciones Exteriores*, 1885, 84-87, 99 Bayard a Hall, Marzo 10, 12, 16, 23, 27, Abril 1, 1885 Ibid. 81; 8. Bayard a Morgan, Marzo 16, Abril 2, 11, 1885, Instrucciones, Centro América, 18:486-7 491-2 496- Documentos del Departamento de Estado, Instrucciones Diplomáticas, México (Archivos Nacionales), 21:256-259. Castellón a Frelinghuysen, Marzo 21, 1885; Cárdenas a Peralta, Marzo 29, 1885; Castellón a Bayard, Sept. 18, 1885. Notas de la Legación de Nicaragua, II. Richardson, 8:328. Véase *Relaciones Exteriores*, 1885, 85-116, para correspondencia referente a los buenos oficios de los Estados Unidos.
 221—Richardson, 8:303. Nevine, 205. *Diario del Senado*, 25:5, 7-8.
 222—Richardson, 8:324-365 para el texto completo del Mensaje de Cleveland. Wharton 3:4-6. Moore, *Un Digesto de Derecho Internacional*, 3:198-200. *Relaciones Exteriores*, 1885, vii.
 223—Howe, 286-287. Pletcher, 347-348. *New York Times*, Abril 5 (8:7), Mayo 21, (5:3) 1885. Allen Johnson y Dumas Malone (eds.), *Diccionario de Biografía Americana* (New York, 1953), 16. James Grant Wilson y John Fiske (eds.) *Cyclopedia de la Biografía Americana de Appleton* (New York) 544.

CAPITULO OCTAVO

CONCLUSION

Se aseguró al principio que este estudio que el Tratado Frelinghuysen-Zavala era una "desviación sorprendente" de la diplomacia conservadora. Edward Stanwood, biógrafo de James G. Blaine, sugiere que la diplomacia de todos los Secretarios de Estado anteriores a Blaine, carecía de iniciativa y podría describirse como "una política de espera." (224) Esto fue debido en gran parte al aislamiento de los Estados Unidos de los asuntos europeos y su absorción por el desarrollo nacional. No era que los Estados Unidos hicieran caso omiso de sus relaciones exteriores, sino simplemente que las dificultades externas eran atendidas solamente cuando surgían y eran arregladas individualmente. Se empeñaban agudas controversias solamente cuando los intereses americanos eran retados directamente. Stanwood afirma que no era que los Secretarios de Estado en esos años "carecieran de poder, energía y atrevimiento, o altitud de miras, o patriotismo;" sino más bien, que los Estados Unidos, "por decisión propia se habían mantenido ajenos a la política mundial." (225)

En contraste con sus predecesores, Blaine ejerció lo que a menudo ha sido llamada una "briosa" diplomacia. En varias ocasiones se apartó de la política "tradicional". Cuando el Presidente Garfield fue asesinado y los "Bastiones" Republicanos fueron colocados en la Casa Blanca y el Departamento de Estado, se creyó generalmente que la línea conservadora de la diplomacia sería restaurada. El nuevo Secretario de Estado, Frederick T. Frelinghuysen en realidad repudió muchas de las innovaciones de Blaine, especialmente aquella en la política Latinoamericana. Sin embargo, en algunas empresas, el Presidente Arthur y el Secretario de Estado, Frelinghuysen, se enfrascaron en más "briosas" actividades que Blaine. Esto fue especialmente cierto en las negociaciones referentes al canal interoceánico. Frelinghuysen, como se ha visto, recogió la correspondencia de Blaine con Lord Earl Granville, y en lo que parece haber sido un deliberado desafío del Tratado Clayton-Bulwer firmó un tratado de canal con Nicaragua.

La negociación del Tratado Frelinghuysen-Zavala fue, en diversas formas, una sorprendente transacción. Primero tuvo la intención de desafiar a la Gran Bretaña, porque el Tratado Clayton-Bulwer fue formulado, primero que todo, con referencia a la ruta por Nicaragua. Esta convención de 1850 no podía de ningún modo admitir a los Estados Unidos a un control exclusivo del canal interoceánico. En la correspondencia Blaine-Granville-Frelinghuysen, el Secretario británico del Exterior descansaba el rechazo de su país a considerar la

modificación del Tratado Clayton-Bulwer en la letra del acuerdo mismo y no podía aceptar la nueva interpretación que de él ofrecían cualquiera de los dos Secretarios de Estado Americano. Intentar abrogar un tratado por medio de la negociación de otro, —violando así deliberadamente el primero,— era un procedimiento imprudente y precipitado. Un reto más atrevido y más directo a la Gran Bretaña, apenas si podría haber sido hecho. Fue una abierta derogación de las pretensiones británicas bajo el pacto de 1850 y, aparentemente, tenía por objeto obligar a la modificación o abrogación de esa rueda de molino que era el Tratado Clayton-Bulwer.

Tal procedimiento era malaconsejado, invitaba las acusaciones de mala fe y estimulaba un tratamiento similar por otras naciones a los tratados que se les hiciesen gravosos. La abrogación del Tratado, probablemente, hubiera dado por resultado un intento de la Gran Bretaña de volver al status quo anterior y a una lucha prolongada y exacerbada, diplomática sino militar, entre aquella nación y los Estados Unidos sobre la soberanía y control de la Costa Mosquita. Amenazaba una seria disputa, en una época en que los Estados Unidos no eran lo suficientemente fuertes para desafiar a Inglaterra. Unos pocos años más tarde, la primera Administración Roosevelt (Teodoro) hizo promesas similares de soberanía al recién nacido Estado de Panamá. Los Estados Unidos tenían, por ese tiempo, amplio poder para causar respeto con sus decretos, mientras que en 1885, hay razones para dudar de que sus solas amenazas podrían ser lo suficientemente influyentes. El proyecto canalero de Arthur hubiera llevado a esta nación a la política del Caribe de la generación siguiente sin los medios del Siglo XX para llevarla a cabo.

Otro aspecto sorprendente de la diplomacia del Tratado Frelinghuysen-Zavala fue el abandono por los Estados Unidos de su tradición de no-alianza. Intimamente conectado con esto e indicativo de la impetuosidad de la política americana era la relación del Tratado a la situación Centroamericana. Los Estados Unidos se estaban comprometiendo a las inevitables embrollos sobre las fronteras de Nicaragua y a las serias complicaciones de las políticas domésticas del Caribe. Además, si el tratado entraba en vigor, hubiera sido necesario un arreglo con Costa Rica para satisfacer sus pretensiones a una participación en las ganancias del canal.

El arreglo con Nicaragua era un intento de establecer un virtual protectorado, no solo sobre Nicaragua sino, en cierta forma, sobre todo Centro América. Fue uno de los pocos intentos de los Estados Unidos para adquirir y ocupar territorios

extranjeros a una considerable distancia y habitado por una población civilizada y numerosa.

Aunque existían, evidentemente, aspectos políticos egoístas en las negociaciones, parece que los participantes habían sido sinceros. Arthur y Frelinghuysen no deberían ser censurados por su franca y valiente resolución de promover los intereses de los Estados Unidos. Su política, seguramente, hubiera resultado en una especie de acuerdo. Probablemente fue mejor que el tratado haya sido retirado, puesto que su ratificación y ejecución podría haber causado graves complicaciones y los sucesos posteriores mostraron que la controversia era susceptible de una arreglo satisfactorio en una forma mucho más fácil y amistosa.

Aun cuando la firmeza de los argumentos de Blaine-Arthur-Frelinghuysen fuese admitida y si se aceptara que los verdaderos intereses de los Estados Unidos yacían en su adopción, el plan era prematuro. No se dieron cuenta que la solución del problema de abrogación hubiera tenido que esperar a que los ingleses estuviesen deseosos de acceder a la abrogación. Por ese tiempo los Estados Unidos no tenían nada digno que ofrecer en cambio, y la solución del impasse diplomático tuvo que esperar. Más tarde, con el cambio del equilibrio del poder, que hizo la cooperación con los Estados Unidos más deseable, Inglaterra hubiera cedido completamente.

Así como fue, el esfuerzo Blaine-Frelinghuysen fortaleció la oposición británica. Al Tratado Clayton-Bulwer le fue permitido continuar. Ninguna discusión en cuanto a la validez de dicha convención tuvo lugar entre los dos gobiernos después del término de la Administración del Presidente Arthur. En verdad, el mensaje anual del Presidente Cleveland fue aceptado como una reafirmación del tratado por parte del gobierno de los Estados Unidos.

La correspondencia Blaine-Granville-Frelinghuysen y las negociaciones con Nicaragua no fueron infructuosas, sin embargo. Aunque dejó el alegato británico claramente inconvencible, limpió el camino para posteriores y más exitosas nego-

ciaciones, no sólo para interpretar el tratado sino para reemplazarlo. En 1896, Richard Olney, Secretario de Estado de Cleveland, declaró que el Tratado estaba "con toda fuerza y vigor." (226) Es quizás injusto que el Presidente Cleveland dijera que él no fue menos solícito por la seguridad del canal que algunos de sus predecesores o sucesores. Parece que el conservatismo general que fue la característica de su primer período, se extendió a la aparentemente impetuosa posición tomada por Frelinghuysen. La Administración parecía favorecer la construcción del canal bajo una política menos peligrosa. Prueba de esta actitud se encuentra en la sanción dada a la Compañía de Canal Marítimo, la que realmente comenzó los trabajos de construcción en Nicaragua el año de 1889. (227)

En su declaración sobre política canalera de 1896, el Secretario de Estado Olney dijo: "Si condiciones distantes" hacen las estipulaciones que una vez se consideraron "ventajosas" aparezcan como "inaplicables u onerosas", la solución correcta no estaba en "ingeniosos intentos de negar la existencia del tratado o interpretar sus cláusulas." El curso correcto estaba en "una directa y franca solicitud a Gran Bretaña de una reconsideración de todo el asunto." (228) Fue con este espíritu que el Secretario de Estado John Hay en 1899 negoció un nuevo Tratado con Inglaterra, el que fue firmado en febrero 5, 1900, y el que, después de algunos cambios, ratificó al Senado en diciembre 16, 1901, por una votación de 76 a 6. (229) Este Tratado Hay-Pauncefote abrogó en términos expresos el Tratado Clayton-Bulwer y proveía que los Estados Unidos podían construir un canal bajo su directo patrocinio y bajo su exclusiva administración. El principio de neutralidad fue nominalmente conservado, pero bajo la sola garantía de los Estados Unidos con poder de vigilar y fortificar el canal. El tratado removió los principales obstáculos diplomáticos que estaban en el camino de los Estados Unidos para la construcción de una vía marítima transistmica. El resultado fue el Canal de Panamá. (230)

224—Stanwood, 241.

225—Ibid., 241-242.

226—Doc. Sen. 160, Cong. 56, 1ª Ses. Moore, Un Digesto..., 3:209

227—Doc. Sen. 40, Cong. 56, 1ª Ses. Rep. Sen. 1, Cong 57, 1ª Ses.

228—Doc. Sen. 160, Cong. 56, 1ª Ses. Moore, Un Digesto..., 3:209.

229—Doc. Sen. 74, Cong. 63, 2ª Ses.

230—Relaciones Exteriores, 1901, 245. Moore, Un Digesto..., 3:211.

ENSAYO BIBLIOGRAFICO

I — TRABAJOS GENERALES Y BIBLIOGRAFICOS

Los trabajos absolutamente necesarios para este estudio incluyen: INDICE COMPRENSIVO DE LAS PUBLICACIONES DEL GOBIERNO DE LOS ES-

TADOS UNIDOS, 1881-1893 (Washington, 1905) por John G. Ames; GUIA A LA HISTORIA DIPLOMATICA DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1775-1921 (Washington, 1935) por Samuel Flagg Bemis y Grace Gardner Griffin; LISTA DE LIBROS Y ARTICU-

LOS EN PERIODICOS CON RELACION AL CANAL INTEROCEANICO Y RUTAS FERROCARRILERAS (Washington, 1900) y PUBLICACIONES GUBERNAMENTALES Y SU USO (Washington, 1961) por Lawrence F. Schmeckebier y Roy B. Eastin. Otros no tan necesarios pero útiles para un trasfondo general, son: UNA HISTORIA DIPLOMATICA DEL PUEBLO AMERICANO (New York, 1964), séptima edición, por Thomas A. Bailey; UNA BREVE HISTORIA DE LA DIPLOMACIA Y POLITICA EXTERIOR AMERICANAS (New York, 1959) por Samuel Flagg Bemis; LOS ESTADOS UNIDOS Y SUS RELACIONES MUNDIALES (New York, 1960) por Nelson Manfred Blake; UNA HISTORIA DE LA POLITICA EXTERIOR AMERICANA (New York, 1963) por Alexander DeConde; DIPLOMACIA AMERICANA (New York, 1915) por Carl Russell Fish, probablemente el mejor volumen sobre diplomacia americana en 1915; CUESTIONES DIPLOMATICAS AMERICANAS (New York, 1901) por John Brooks eHnderson, Jr.; RELACIONES EXTERIORES DE LA POLITICA EXTERIOR AMERICANA (New York, 1940) segunda revisión, por John Holladay Latane y David W. Wainhouse; EL CRECIMIENTO DE LA POLITICA EXTERIOR AMERICANA: UNA HISTORIA (New York, 1962) por Richard William Leopold, que incluye un ensayo bibliográfico especialmente útil; UNA HISTORIA DE LA POLITICA EXTERIOR DE LOS ESTADOS UNIDOS (New York, 1955) por Julius William Pratt; HISTORIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DESDE HAYES A MCKINLEY, 1877-1896, volumen octavo de la HISTORIA DE LOS ESTADOS UNIDOS DESDE EL COMPROMISO DE 1850 (Londres, 1913-1919) por James Ford Rhodes; HISTORIA DE LAS NACIONES LATINOAMERICANAS (New York y Londres, 1937), segunda edición, por William Spence Robertson; y DESARROLLO NACIONAL, 1877-1885 por Edwin Erie Sparks, que es el volumen 23 de la serie LA NACION AMERICANA: UNA HISTORIA, editada por Albert Hart Bushnell. Varios de estos libros incluyen valiosas bibliografías.

LA POLITICA LATINOAMERICANA DE LOS ESTADOS UNIDOS (New York, 1943) por Samuel Flagg Bemis es una interpretación histórica de esa política siguiendo su evolución desde la Independencia hasta 1943. Otros volúmenes de valor con relación a la América Latina, son: LATINOAMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS (New York, 1955) por Graham Henry Stuart; y LAS RELACIONES DIPLOMATICAS DE LOS ESTADOS UNIDOS Y LA AMERICA ESPAÑOLA (Baltimore, 1900) por John Holladay Latane, el que contiene un comparativo profundo capítulo sobre el canal interoceánico en general y el Tratado Clayton-Bulwer en particular.

II — MEMORIAS Y BIOGRAFIAS

LOS SECRETARIOS DE ESTADO AMERICANOS Y SUS DIPLOMACIAS, editado por Samuel

Flagg Bemis y Robert H. Ferrell, contiene breves bosquejos de los Secretarios de Estado Americanos y las relaciones exteriores de los Estados Unidos durante el período de sus cargos. Para este estudio, fueron usados los volúmenes que contienen las reseñas relacionadas a Clayton, Evarts, Blaine, Frelinghuysen y Bayard. La mayor parte de estos ensayos, aunque valiosos al tiempo de su publicación, ha sido superada por trabajos más completos. Otras biografías de ciertos individuos fueron más útiles. George Frederick Howe da detalles de las motivaciones interiores del Presidente Arthur en su CHESTER A. ARTHUR, UN CUARTO DE SIGLO DE POLITICA DE CAMARILLA (New York, 1934.) Una ayuda para la comprensión del enredo Centroamericano y su relación al tema del canal es la obra de Paul Burgess, JUSTO RUFINO BARRIOS (Filadelfia, 1926). Buenos para la política exterior de Bayard son: LA POLITICA EXTERIOR DE THOMAS F. BAYARD, 1885-1897 (New York, 1940) y LA CARRERA CONGRESAL DE THOMAS FRANCIS BAYARD, 1869-1885, (Washington, 1946) ambos por Charles Callan Tansill. JAMES GILLEPSPIE BLAINE, por Edward Stanwood (Boston, 1905) ha sido por muchos años la biografía de Blaine. Más recientes son LA POLITICA EXTERIOR DE JAMES G. BLAINE (Minneapolis, 1927) por Alice Felt Tyler, quien es definitivamente pro Blaine; y JAMES G. BLAINE, UN IDOLO POLITICO DE OTROS DIAS (New York, 1934) por David Savelle Muzzey. Para interioridades de la política de Evarts pero algo prejuiciado en su favor, véase WILLIAM M. EVARTS (Chapel, N. C., 1941) por Chester L. Barrows.

No se ha escrito una biografía completa de Frelinghuysen. "Frederick Theodore Frelinghuysen" por Philip Marshall Brown, en el volumen octavo de LOS SECRETARIOS DE ESTADO AMERICANOS Y SUS DIPLOMACIAS (New York, 1928), no ayuda mucho. Muy breves reseñas se encuentran en DICCIONARIO DE BIOGRAFIA AMERICANA (New York, 1953) editado por Allen Johnson y Malone Dumas; CYCLOPEDIA DE BIOGRAFIA AMERICANA DE APPLETON (New York, 1892) editada por James Grant Wilson y John Fiske; y DIRECTORIO BIOGRAFICO DEL CONGRESO AMERICANO, 1774-1961 (Washington, 1961) publicado por la Oficina Impresora del Gobierno.

Para los Presidentes de los Estados Unidos existen aparentemente fuentes incontables. Por tal razón solamente unos pocos y selectos fueron usados en este estudio. Bastante completos son los dos volúmenes de Charles Richard Williams, LA VIDA DE RUTHERFORD BIRCHARD HAYES (Boston, 1914) y DIARIO Y CARTAS DE RUTHEFFORD BIRCHARD HAYES (Columbus, Ohio, 1922-1926). CHESTER A. ARTHUR: UN CURRTO DE SIGLO DE POLITICA DE CAMARILLA, por George Frederick Hows, ya ha sido mencionado. GROVER CLEVELAND, UN ESTUDIO EN DENUEDO (New York,

1933) por Allan Nevins, fue un ganador del Premio Pulitzer de Biografía Americana. Ayuda a explicar las razones de Cleveland para retirar del Senado el Tratado Frelinghuysen-Zavala. Otras ayudas biográficas y autobiográficas para este período son: E. L. GODKIN Y LA POLÍTICA EXTERIOR AMERICANA, 1865-1900 (New York, 1957) por William Armstrong, relacionada al impredecible editor de la Nación; ANTOBIOGRAFIA DE SETENTA AÑOS (Londres, 1904) por George F. Hoar, donde se dan una variedad de interioridades de muchos problemas contemporáneos, incluyendo el tema del canal; y FILIBUSTEROS Y FINANCIEROS; LA HISTORIA WILLIAM WALKER Y SUS ASOCIADOS, (New York, 1916).

III — MONOGRAFÍAS

Un número de buenos estudios generales se han escrito acerca de los esfuerzos canaleros trans-ístmicos. De CADIZ A CATHAY (Stanford, 1940) por Miles P. Duval, Jr. y THE LAND DIVIDED (La Tierra Dividida) (New York, 1944) por Gerstle Mack las reseñas más anteriores pero útiles, son: EL CASO los recientes usados en este estudio. Dos de las reseñas más anteriores pero útiles, son: EL CANAL TRANSÍSTMICO: UN ESTUDIO EN HISTORIA DIPLOMÁTICA MERICANA (Austin, Texas, 1904) por Charles Henry Huberich, y LA GRAN VIA ÍSTMICA (New York, 1929) por Hugh Gordon Miller. Posiblemente el más valioso trabajo secundario en relaciones exteriores americanas bajo Gardfiel y Arthur es LOS AÑOS DIFÍCILES (Columbia, Misuri, 1962) por David M. Pletcher. Es un profundo estudio sobre el tema e incluye muchos detalles sobre la cuestión canal. Dos de las mejores características del libro son: su bibliografía y las notas al pie de páginas. Las relaciones de los Estados Unidos con el área del Caribe en general, pueden seguirse en ROOSEVELT y EL CARIBE (Chicago, 1927) por Howard C. Hill; INTERESES CARIBEÑOS DE LOS ESTADOS UNIDOS (New York, 1927) por Chester Lloyd Jones; LOS ESTADOS UNIDOS Y EL AREA DEL CARIBE (Boston, 1934) por Dana G. Munro, y LA ZONA PELIGROSA DEL CARIBE (New York, por James Fred Rippey. Todos estos incluyen algún material sobre el tema del canal. Más específicos son: NOTAS SOBRE CENTRO AMERICA (New York, 1955) por Ephraim G. Squier y LAS CINCO REPUBLICAS DE CENTRO AMERICA (New York, 1918). El trabajo de Squier ofrece valiosa información de trasfondo sobre la Costa Mosquita y las Islas de la Bahía. Munro hace una reseña del desarrollo político y económico de las cinco Repúblicas de Centro América y sus relaciones con los Estados Unidos. Cuatro libros sobre individuales países Caribeños, son: HONDURAS BRITÁNICA: UNA RESEÑA HISTORICA Y DESCRIPTIVA DE LA COLONIA DESDE SU ASENTAMIENTO, 1670 (Londres, 1883) por Archibald R. Gibbs; COLOMBIA Y LOS ESTADOS UNIDOS, 1765-1934 (Durham, N.C., 1935) por E. Taylor Parks; COSTA

RICA Y LA CIVILIZACION EN EL CARIBE (Madison, Wis., 1935) por Chester Lloyd Jones, y NICARAGUA, SU PUEBLO, PAISAJE, MONUMENTOS, Y EL PROYECTADO CANAL INTEREOCEANICO (New York, 1852) por Ephraim G. Squier.

Existe un número de monografías y ensayos sobre las relaciones ístmicas Anglo-Americanas. Uno de los primeros es ENSAYOS SOBRE ALGUNAS CUESTIONES CONTROVERSIALES EN DERECHO INTERNACIONAL MODERNO (Cambridge, 1885) por Thomas Joseph Lawrence. El tercer ensayo es sobre "El Canal de Panamá y el Tratado Clayton-Bulwer". John Bigelow ofrece buen material de trasfondo sobre el Tratado Clayton-Bulwer con algunos documentos relacionados a las negociaciones, en su VIOLACIONES DE TRATADO ANGLO-AMERICANOS (New York, 1817). Una reseña general es LAS RELACIONES DIPLOMATICAS DE GRAN BRETAÑA Y LOS ESTADOS UNIDOS (New York, 1925) por R. B. Mowat. Según Samuel Flagg Bemis, LA DIPLOMACIA ÍSTMICA ANGLO-AMERICANA (Washington, 1916) por Mary Wilhelmine Williams, es "la monografía clásica sobre esta fase de la diplomacia Anglo-Americana".

Tres volúmenes históricos e interpretativos por el historiador por excelencia de la Doctrina Monroe, son: LA DOCTRINA MONROE, 1823-1826 (Cambridge, 1927); LA DOCTRINA MONROE, 1826-1867 (Cambridge, 1933) y LA DOCTRINA MONROE, 1867-1907 (Baltimore, 1937), todos por Dexter Perkins. Para una edición más breve y revisada de estos tres libros en un solo volumen, véase UNA HISTORIA DE LA DOCTRINA MONROE (Boston, 1955). Sus reseñas son descritas como "lo mejor sobre la Doctrina Monroe" por Thomas A. Bailey, y "los trabajos clásicos sobre el tema" por Samuel Flagg Bemis. Un estudio anterior detallado y erudito, es el de Albert Bushnell Hart, LA DOCTRINA MONROE: UNA INTERPRETACION (Boston, 1916). Presenta información pertinente sobre el canal interoceánico y contiene una muy útil bibliografía. Lindley Miller Keatsbey, EL CANAL POR NICARAGUA Y LA DOCTRINA MONROE (New York, 1896), presenta una historia política del tránsito ístmico con especial referencia al Canal por Nicaragua y la actitud del Gobierno de los Estados Unidos hacia él.

Existen varios volúmenes sobre el proyecto mismo del Canal por Nicaragua. De interés general son: EL CANAL POR NICARAGUA (New York, 1886) por Henry Clay Taylor; EL CANAL INTEREOCEANICO DE NICARAGUA: SU HISTORIA, CONDICION FISICA, PLANES Y PROSPECTOS (New York, 1891) una publicación de la Compañía Constructora del Canal por Nicaragua; LA LLAVE DEL PACIFICO: EL CANAL POR NICARAGUA (New York, 1928) por la Asociación de Política Exterior, de New York. Chandler Parsons Anderson enfoca las complicaciones surgidas de la disputa fronteriza con Costa Rica en su LA PERTURBADORA INFLUENCIA EN CENTRO AMERICA

DEL TRATADO DE CANAL POR NICARAGUA CON LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y SU CONFLICTO CON LOS DERECHOS DE COSTA RICA (Wáshington, 1917). También se encuentra información muy útil en LA LUCHA POR LA RUTA DE PANAMA (New York, 1940) por Dwiht Miner, y en EL CANAL DE PANAMA EN PAZ Y EN GUERRA (New York, 1942) por Norman J. Padelford.

IV — ARTICULOS EN REVISTAS Y PERIODICOS

Artículos contemporáneos en la NACION y el New York TIMES arrojan luz sobre la reacción pública al proyecto del canal. Dos artículos en PUBLICACIONES DE LA ASOCIACION DE CIENCIAS POLITICAS DE MICHIGAN, "Régimen Británico en Centro América" (Vol. I, Julio 1895) y "La Historia del Tratado Clayton-Bulwer" (Vol. III, Marzo, 1898), ambos por Ira Dudley Travis, son fuentes informativas del trasfondo. Un conciso estudio de las causas para la adopción del Tratado Clayton-Bulwer y la historia de una década de sus efectos, es el ofrecido por Richard W. Van Alstyne en "Diplomacia Británica y el Tratado Clayton-Bulwer 1850-1860" en EL DIARIO DE HISTORIA MODERNA (Vol. IX, Diciembre, 1939). Un punto de vista Británico es presentado en "La Diplomacia Canalera" por Leopold Grahame en la REVISTA NORTEAMERICANA (Vol. 197, Enero 1913). Un punto de vista personal del proyecto, en el que le da su apoyo, se encuentra en "El Canal por Nicaragua" por U.S. Grant, en REVISTA NORTEAMERICANA (Vol. 132, Febrero, 1881).

Algunos de los cambios en la política exterior hechos por Frelinghuysen son explicados por Russell H. Baster en "Reversión Diplomática: Oposición de Frelinghuysen a la Política Panamericana de Blaine en 1882", en REVISTA HISTORICA DEL VALLE DE MISSISSIPPI (Vol. 42, Marzo, 1956). Dos artículos en la REVISTA HISTORICA HISPANOAMERICANA por J. Fred Rippe ayudan a explicar la relación del colorido dictador de Guatemala, Justo Rufino Barrios a la cuestión canal. Esos artículos son: "Justo Rufino Barrios y el Canal por Nicaragua" (Vol. 20, 1940) y "Relaciones de los Estados Unidos y Guatemala durante la Epoca de Justo Rufino Barrios" (Vol. 22, 1942).

V — FUENTES IMPRESAS ORIGINALES

Existen muchas fuentes de documentos y material impreso original. THE RECORD OF AMERICAN DIPLOMACY (New York, 1954) editado por Ruhl J. Bartlett compila documentos y material de lectura sobre la historia de las relaciones exteriores de los Estados Unidos. El volumen cuatro de CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA (Wáshington, 1890) da informes de comités y discusiones de una de las primeras referencias a una política canalera de los Estados Unidos. Las mejores obras de consulta general sobre derecho

internacional son las de John Basset Moore, HISTORIA Y DIGESTO DE LOS ARBITRAJES INTERNACIONALES EN LOS QUE LOS ESTADOS UNIDOS HAN SIDO PARTE (Wáshington, 1898) y UN DIGESTO DERECHO INTERNACIONAL (Wáshington, 1906), y la colección de tres volúmenes editada por Francis Wharton, UN DIGESTO DEL DERECHO INTERNACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS (Wáshington, 1886). Estos son valiosos extractos, opiniones y despachos. El volumen tres de la segunda colección de Moore es especialmente valioso para el estudio de la cuestión canal. Otras tres ayudas indispensables son: TRATADOS Y TOPICOS EN LA DIPLOMACIA AMERICANA (Boston, 1894) por Freeman Snow; TRATADOS, CONVENCIONES, LEYES INTERNACIONALES, PROTOCOLOS Y ACUERDOS ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA Y OTRAS POTENCIAS, 1776-109 (Wáshington, 1910) por William M. Malloy; y TRATADOS Y OTRAS LEYES INTERNACIONALES DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1783-1855 (Wáshington, 1931-1842) por Hunter Miller.

En el Record Congressional uno encuentra un completo informe del curso y debates de las sesiones del Congreso 48. También se encuentra material original en muchos documentos ejecutivos y misceláneos de la Cámara de Representantes. DOCUMENTO EJECUTIVO DE LA CAMARA 226, Cong. 48, 2a Ses., es un informe de los Comisionados a Centro América y Sur América. Otros valiosos documentos de la Cámara son: Doc. Ejec. Cam. 75, Cong. 31, 1a Ses.; Ibid., 56, Cong. 32, 2a Ses.; Ibid., 1, Cong. 43, 1a Ses.; Ibid., 10, Cong. 46, 1a Ses.; Ibid., 107; Cong. 47 2a Ses. Ibid., 1, Part 1, Cong. 48.

DOCUMENTO MISCELANEO DE LA CAMARA 113, Cong. 42, 3a Ses., contiene un informe completo de la expedición de Thomas O. Selfridge, con ilustraciones y mapas. IBID. 16, Cong. 46, 3a Ses., es un testimonio tomado en 181 ante un selecto comité en canales interoceánicos con referencia especial a la selección de una ruta en el Istmo americano. El primer interés de los Estados Unidos en un canal oceánico se encuentra en el informe de 1849 de un comité sobre "Canal o Ferrocarril entre el Océano Atlántico y el Pacífico" en INFORME DE LA CAMARA 145, Cong. 30, 2a Ses., IDEM 1121, Cong. 46, 2a Ses., incluye una resolución pidiendo la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer. Un Provisional Interoceánica se encuentra en IDEM 211, Cong 46, 3a Ses. Tres otros informes importantes de la Cámara son los numerados 224, y 390, Cong. 46, 3a Ses. y 1968 Cong. 47, 1a Ses.

EL DIARIO DE LAS MINUTAS DE LOS PROCEDIMIENTOS DEL SENADO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA es una de las mejores fuentes de información en cuanto al Senado se refiere. Los Documentos e Informes son también informativos. Informes con respecto al establecimiento

de una Colonia Británica en Centro América se encuentra en Doc. Ejec. Sen. 12 e Inf. Sen. 407, Cong. 32, 2º Ses. Alguna correspondencia relativa a Centro América y especialmente a iNicaragua, Costa Rica y los Indios Mosquitos, se encuentra en Doc. Ejec. Sen. 27, Cong. 32, 2º Ses. y en Doc. Ejec. Sen. 25, Cong. 34, 1º Ses. contiene un informe completo del Capitán Robert W. Shufeldt, con ilustraciones y mapas. Un informe sobre la expedición Crosman-Fetfield-Sull se encuentra en Doc. Ejec. Sen. 57, Cong. 43, 1º Ses., y el informe de E. P. Lull sobre sus estudios en Panamá, año 1875, está en Doc. Ejec. Sen. 75, Cong. 3º Ses. Ambos contienen mapas ilustrativos. Un informe de la Comisión de Canal Interoceánico, 1872-1876 y otros documentos relativos al proyectado canal están en Doc. Ejen. Sen. 15, Cong 46, 1º Ses. y Doc. Ejec. Sen. 112, Cong. 46, 2º Ses. El Senado del Congreso 47, primera sesión, en Inf. Sen. 368 trae un informe sobre la posible incorporación de la Compañía de Canal Marítimo- Doc. Ejec. Sen. 78, Partes 1, 2, 3, contiene correspondencia de Blaine y Frelinghuysen sobre sus intentos de modificación del Tratado Clayton-Bulwer; y el Dc. Ejec. Sen. 194 contiene papeles relativos al mismo Tratado, a la Doctrina Monroe y el proyectado canal.

Papeles relativos al Tratado Clayton-Bulwer, especialmente la correspondencia entre Frelinghuysen y Granville, están en Doc. Ejec. Sen. 26, Cong. 48, 1º Ses. A esa misma sesión el Contra Almirante G. H. Cooper y Tnte. R. P. Rodgers informaron sus inspecciones del progreso del trabajo del canal sobre el Istmo de Panamá. El Doc. Ejec. Sen. 123, Marzo 12, 1884, tiene láminas y mapas. La segunda sesión de ese mismo Congreso adoptó el Doc. Ejec. Sen. 47, contiene los tratados y convenciones llevados a cabo entre los Estados Unidos y otras potencias, desde el 4 de julio, 1776 a 1889 y el Doc. Ejec. Sen. 11, tiene el informe de la expedición de Menocal en 1884-1885. Esta información también se encuentra en Doc. Ejec. Sen. 99, Cong. 49, 1º Ses. La expedición del Mayor Walter McFarland a Nicaragua y Attrato-Nipipi, se encuentra en Doc. Ejec. Sen. 46, Cong. 52, 2º Ses. Para las declaraciones del Secretario Olney respecto al Tratado Clayton-Bulwer, correspondencia y otros documentos relativos al propuesto canal, véase Docs. Ejecs. Sen. 169 y 161, 1º Ses. También en esta sesión del Congreso 56 salió el Doc. Ejec. Sen. 237, CORRESPONDENCIA EN RELACION A UN CANAL INTEROCEANICO ENTRE LOS OCEANOS ATLANTICO Y PACIFICO. EL TRATADO CLAYTON-BULWER Y LA DOCTRINA MON-

ROE, Y EL TRATADO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y NUEVA GRANADA DE DICIEMBRE 12, 1846.

Otros materiales extensos de trasfondo y el texto mismo del Tratado Frelinghuysen-Zavala se encuentra en Rep. Sen. 1265, Cong. 55, 2º Ses. y Rep. Sen. 1, Cong. 57, 1º Ses. Una guía indispensable para documentos gubernamentales es la LISTA DE DOCUMENTOS PUBLICOS DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1789-1909 (Washington, 1911) compilada bajo la dirección del Superintendente de Documentos. Información muy completa y sumamente analizada tanto por países como por tópicos es la que se encuentra en los pertinentes volúmenes anuales de PAPELES RELATIVOS A LAS RELACIONES EXTERIORES DE LOS ESTADOS UNIDOS, publicados por Oficina Impresora del Gobierno. En referencia a estos volúmenes, uno necesita consultar también el INDICE GENERAL DE LOS VOLUMENES PUBLICADOS DE LA CORRESPONDENCIA DIPLOMATICA Y RELACIONES EXTERIORES DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1861-1899 (Washington, 1902). También ayudan los PAPELES BRITANICOS Y EXTRANJEROS, 1884-1885 (Londres, 1892) editado por Sir Edward Herstlet y Edward Cecil Herstlet. UNA COMPILACION DE LOS MENSAJES Y PAPELES DE LOS PRESIDENTES, 1789-1897, por James D. Richardson, especialmente del volumen cinco hasta el octavo, es una fuente valiosa con índices útiles.

VI — MANUSCRITOS

Indudablemente la fuente más remunerativa de material para este estudio fue la suministrada por Los Archivos Nacionales y Servicio de Informes, Administración General de Servicios, y Publicaciones Microfilm. Los usados en este trabajo fueron: Una lista de Funcionarios Diplomáticos de los Estados Unidos, 1789-1939; Despachos de los Ministros Americanos en Centro América, 1824-1906; Notas de la Legación de Nicaragua en los Estados Unidos al Departamento de Estado, 1861-1906; Despachos Recibidos por el Departamento de Estado a la Comisión Americana a Centro y Sur América, julio 14, 1884 a diciembre 26, 1885; y Documentos del Departamento de Estado, Instrucciones Diplomáticas, Estados Americanos, Gran Bretaña, Haití, México, Perú y Centro América. No fueron de tanta ayuda como se esperaba los PAPELES DE GROVER CLEVELAND y los PAPELES DE CHESTER A. ARTHUR en microfilm en la Biblioteca del Congreso.

Que no cuenten con usted a partir de mañana.

Le extrañarán los vecinos. Tendrán que sustituirle en el campeonato de billar. Al jefe de la oficina le saldrán canas verdes.

¿Y a usted qué le importa?

Usted estará a miles de kilómetros de distancia. La línea aérea de mayor experiencia en el mundo le habrá llevado lejos de toda esta lata.

Usted estará en Nueva Orleans.

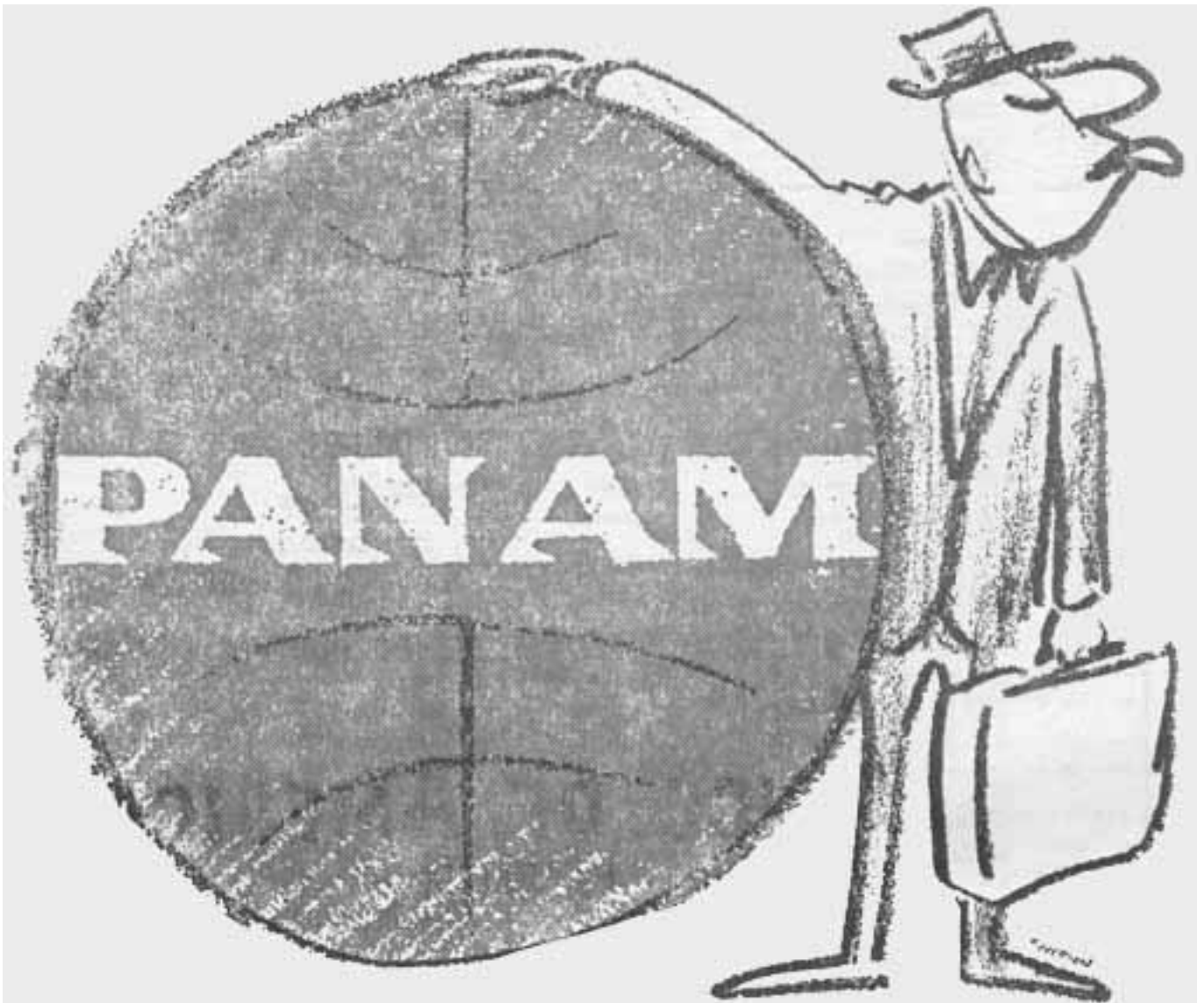
Viviendo la historia novelesca del Callejón de los

Piratas. Paseando en tranvía por la calle St. Charles. Cruzando el Misisipi. Probando la cocina "creole." Y dispuesto a perder la cabeza en el Mardi Gras.

Su Agente de Viajes Pan Am® tiene idea de lo que a usted le gustaría ver en Nueva Orleans. Y Pan Am tiene el servicio directo más veloz: Lunes y Jueves.

Todo lo que usted necesita es avisar con 24 horas de anticipación y pagar una mínima cuota inicial. Llame al teléfono 22351 y cuente con nosotros.

Lo grande es ir con Pan Am.



CATERPILLAR

Caterpillar y Cat son Marcas Registradas de Caterpillar Tractor Co.



D4



Cada mañana, cuando aún están alistando otras máquinas, el D-4 ya se haya en plena labor.

Esto se debe al haber eliminado el tedioso y desagradable trabajo de 30 minutos en la atención del filtro de aire que suele realizarse en los otros tractores. Con el filtro tipo seco del D-4, la tarea es sólo una de las muchas características que presenta el moderno tractor D-4.

Véalo donde su Distribuidor.



Tablero de instrumentos

Tipo moderno.



Asiento acolchonado con

caucho esponjoso

NICARAGUA MACHINERY COMPANY
LEON TEL. 031 — 3114 — MANAGUA TEL. 24451 — CHINANDEGA 034 — 632



"NESTLE calidad y seguridad al servicio del consumidor centroamericano. Productos Nestlé S. A. (Guatemala). Productos Nestlé S. A. (El Salvador). Productos Nestlé S. A. (Costa Rica). Nestlé Hondureña S. A. D. R. Ballantyne y Cía. Managua, Nicaragua.

G E M I N A

UNA MODERNA EMPRESA HARINERA QUE REUNIENDO LA TECNICA Y EXPERIENCIA DE GENERAL MILLS INC., Y EL DINAMISMO DE INDUSTRIAS NACIONALES AGRICOLAS (INA) PRODUCEN PARA EL PUEBLO NICARAGUENSE UNA MEJOR HARINA ENRIQUECIDA CON MINERALES Y VITAMINAS.



AIR FRANCE
le ofrece **4** vuelos
al día
NUEVA YORK - EUROPA
y **5** vuelos a
la semana
MEXICO - EUROPA
cómodas
conexiones
desde
MANAGUA

y en Europa sólo Air France le ofrece más de 300 conexiones, por semana.

Todos los martes, jueves, viernes sábados y domingos, para su mayor comodidad, usted puede abordar un majestuoso Jet de Air France desde México.

Esta cómoda frecuencia hace más fácil la planeación de su viaje a Europa.

Pero viajar por Air France, tiene aún muchos más atractivos. Su servicio a bordo y en aeropuertos; sus tarifas especiales, sus planes de crédito, el entrenamiento constante a bordo con el cine y la música de "Festival en el Cielo", su cocina y bar internacionales y la atención de personal de habla española, son factores que determinan la preferencia del público por Air France.



Consulte a su agente de viajes o a nuestro Agente General.

Managua, Nicaragua, J. Dreyfus y Cía. Ltda.

Apdo. Postal 98. 2ª Calle Central 703 2-61-01

Votre Service
AIR FRANCE
La Red aérea más extensa del mundo

SEÑOR OFICINISTA
LO QUE UD. NECESITA
EN ESTE INSTANTE
ES UNA TAZA INSTANTANEA DE CAFE



CAFE PRESTO

EL CAFE QUE ESTIMULA Y
VIGORIZA, TAN FACIL DE
PREPARAR

Ahora Puede Ud. Irrigar Sus Campos Con Economía!

Desde Febrero de 1968,

ENALUF ha rebajado sus

Tarifas Para Irrigación en un 20%

Haga producir más su tierra usando

Energía Eléctrica Para Irrigación

EMPRESA NACIONAL DE LUZ Y FUERZA

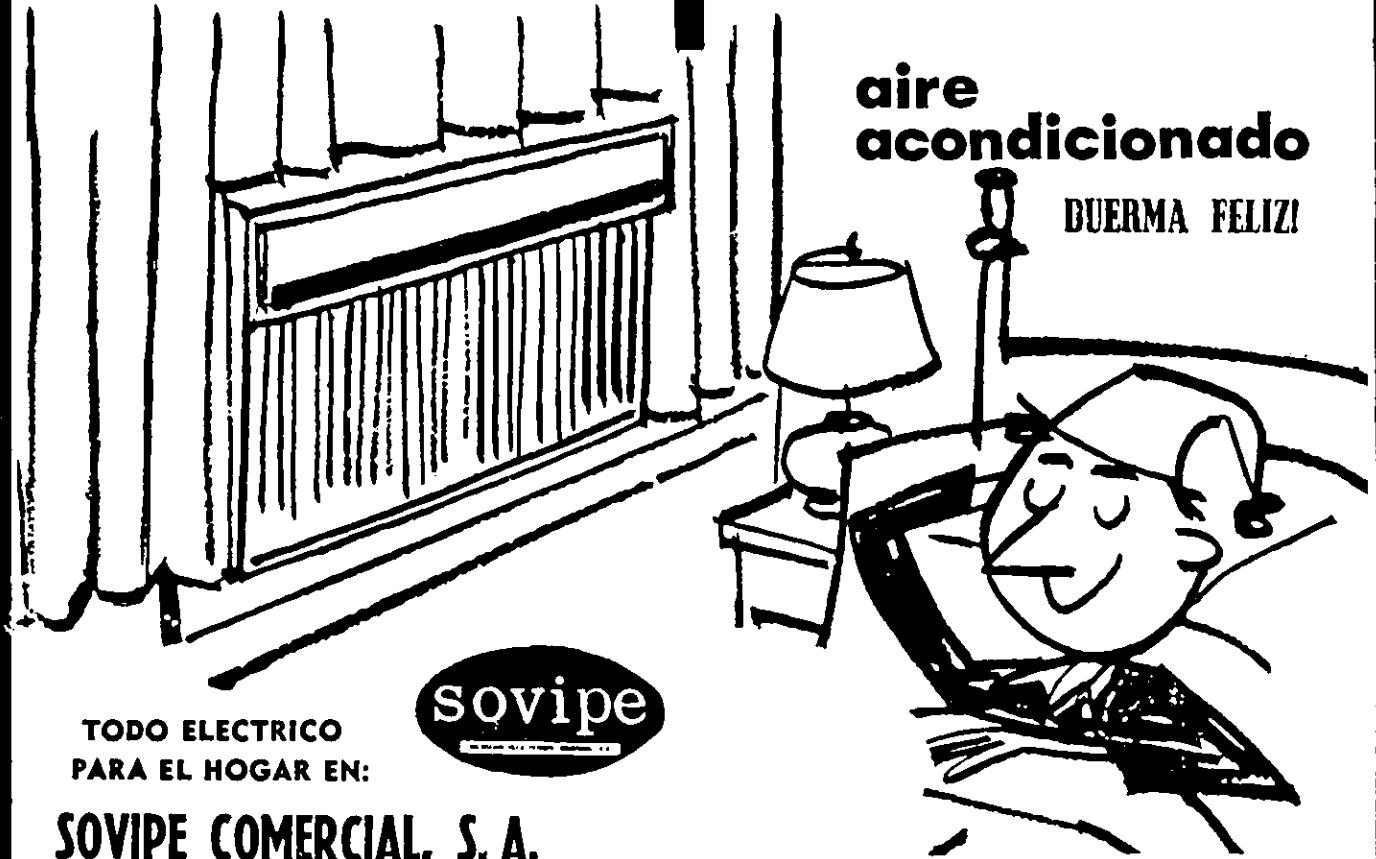
ENALUF

TEL. 2-66-11

Hotpoint

aire
acondicionado

DUERMA FELIZ!



TODO ELECTRICO
PARA EL HOGAR EN:

sovipe

SOVIPE COMERCIAL, S. A.

AVENIDA ROOSEVELT. Fte Banco América — Tel. 2-35-01

VISTASE ELEGANTE

Mejores Trajes

Gómez

Managua, Nic.

bajo
la dirección de un técnico
graduado

en Habana, Cuba.

ACABADO GOMEZ

ACABADO PERFECTO

¡Compárelo!

Ave. Bolívar

Tels. 23050 — 25585

Librería



COLUMNA

Universal

Tel 22227 — Apdo. 653 — Managua.
Calle 15 de Septiembre Nº 301

Bibliográfica

Lewis Hale—Hombres y Naciones	C\$ 3.50
Paul D. Zooke—Desarrollo Económico y Comercial Internacional	C\$ 3.50
Carol Mooreland—Igual Justicia bajo la Ley	C\$ 3.50
Charles Frankel—En Defensa al Hombre Moderno	C\$ 3.50
Joseph A. Birne—Nuevos Horizontes del Trabajo Norteamericano	C\$ 3.50
Eveline M. Burns—Seguridad Social y Acción Pública	C\$ 7.50
Eirich Hoffer—El Fanático Sincero	C\$ 3.50

David Loth—Qué tan alto es Arriba? ..	C\$ 5.00
Max Nomad—Herejes Políticos de Platón a Mao	C\$ 5.00
John W. Garner—Evolución Constante: El Individuo y la Sociedad	C\$ 3.50
G. H. Adams—Cambios Sociales en América Latina	C\$ 7.50
Jack Barbash—Las Raíces del Obrerismo	C\$ 5.00
Lyndon B. Johnson—Nuestra Esperanza	C\$ 3.50
Kurt London—La Crisis Permanente ..	C\$ 5.00
Richard Neusdat—El Poder Presidencial: La Dirección de un Gobierno	C\$ 3.50
Adam B. Ulam—Nuevas Características del Totalitarismo Soviético	C\$ 3.50
J. Harvey Robinson—La Evolución de la Mente y el Pensamiento Humano ...	C\$ 3.50
Hatch & Costar—Actividades de Orientación en la Escuela Primaria	C\$ 3.50

BUSQUELOS TAMBIEN EN NUESTRAS SUCURSALES:

LEON Librería de Alicia Icaza y Actual.
CHINANDEGA Librería Rosa Ma. Martínez R.
ESTELI Librería Mercedes Argeñal.
RIVAS Librería María Rodríguez.
MATAGALPA Librería Soledad Cano.
MANAGUA Supermercado "La Criolla" Nº 3

Librería Lempira Lanuza,
Calle Candelaria

LA VOZ DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

EN ESPAÑOL

BANDAS: 49, 31, 25, 19, 254 m

HORAS DE MANAGUA:

De 5:00 a.m. a 7:00 a.m. De 5:00 p.m. a 10:00 p.m

NOTICIAS - COMENTARIOS - DEPORTES - MUSICA

Alegre su Mesa y deleite su Paladar

Santa
Cecilia



DE CALIDAD INALTERABLE!

IMPRESA
NOVEDADES *Única Para sus Impresos Argentos*

Pone a sus Ordenes
Su Moderno Taller
Para sus Impresos de Calidad

Cols. 27331
25735 Ext. 09

Banco Central 10 ms. arriba



El BANCO DE AMERICA se une al sentimiento nacional en la celebración de los Días Patrios que conmemoran los históricamente gloriosos acontecimientos:

**Batalla de San Jacinto
14 de Septiembre, 1856
Independencia Nacional
15 de Septiembre. 1821**

En nuestros días, la batalla por la Independencia económica se realiza en los campos del trabajo agrícola, ganadero, industrial y comercial en los que el Banco de América aporta sus conocimientos técnicos y sus recursos financieros disponibles para beneficio de todos sus clientes y al engrandecimiento de la Patria.

BANCO DE AMERICA
NICARAGUA

