

REVISTA CONSERVADORA

MARZO 1964

EL CAÑAL POR NICARAGUA

RENE SCHICK GUTIERREZ - FRANCISCO J. ORLICH - ENRIQUE PERALTA AZURDIA - EMILIANO CHAMORRO - PEDRO JOAQUIN CHAMORRO ZELAYA - PEDRO JOAQUIN CUADRA CHAMORRO - JOSE CORONEL URTECHO - WALLACE THOMPSON - LUIS A. SOMOZA DEBAYLE - HORACIO ARGÜELLO BOLANOS - ALEJANDRO MONTIEL ARGÜELLO - LUIS PASOS ARGÜELLO - HERNAN ZELAYA ROSALES - DIEGO MANUEL CHAMORRO - MARIANO FIALLOS GIL - EMILIO GUTIERREZ G. - ALEJO ICAZA ICAZA - F. E. GUANDIQUE - ENRIQUE PORRAS G. - EDGARDO BUITRAGO - LEOPOLDO NAVARRO B. - RAFAEL PANIAGUA RIVAS - HUGO ASTACIO CABRERA - PEDRO JOAQUIN CHAMORRO - ALEJANDRO BARBERENA PEREZ - ROBERTO GUTIERREZ SILVA - BUENAVENTURA SELVA - EMILIO ALVAREZ MONTALVAN - REINALDO ANTONIO TEFEL - JULIO YCAZA TIGERINO - MARIO CAJINA VEGA - ANGEL NAVARRO D. - JOSE ANGEL RODRIGUEZ - URIEL MENDIETA GUTIERREZ - JOSE MARIA TIJERINO ROJAS - RAMON GURDIAN CASTELLON - FELIPE RODRIGUEZ SERRANO - ALEJANDRO CARRION MONTOYA - JOAQUIN CUADRA ZAVALA - ERNESTO CARDENAL

Revista Conservadora

VOL. 8. — No. 42

MARZO, 1964

SUMARIO

Página

- 1 Editorial
- 2 La ruta de Nicaragua a través de la historia
- 13 Función del Desaguadero en la Historia Colonial de C. A.
- 18 Un negocio muy importante hecho con poca formalidad
- 21 Los cuatro Tratados Canaleros:
 - Zavala-Frelinghuysen (1884)
 - Sánchez-Merry (1901)
 - Chamorro-Weitzell (1913)
 - Chamorro-Bryan (1914)
- 34 Los conservadores del Tratado Chamorro-Bryan
- 36 Los amigos de los Estados Unidos y el Canal
- 37 EL Tratado Chamorro-Bryan, ¿es venta, cesión u opción?
- 40 Cuestionario al Gobernante de Nicaragua
- 41 Cuestionario a los Gobernantes de Centro América
- 43 Cuestionario a nicaragüenses prominentes
- 77 Entrevista de prensa con el Presidente Schick sobre el Canal
- 78 Fotograbados de las rutas alternativas del Canal
- 79 Aplicación pacífica de explosivos nucleares
- 85 Métodos convencionales en la apertura de canales
- 86 GREYTOWN - Poema - Ernesto Cardenal

SUPLEMENTOS

- 1 La sombra de Pedrarias - Nicolás Buitrago Matus

DIRECTOR
JOAQUIN ZAVALA URTECHO

REDACTOR
ORLANDO CUADRA DOWNING

COLABORADORES
DE
ESTE
NUMERO

René Schick Gutiérrez
Francisco J. Orlich
Enrique Peralta Azurdia
Emiliano Chamorro
Pedro Joaquín Chamorro Z.
Pedro Joaquín Cuadra Ch.
José Coronel Urtecho
Wallace Thompson
Ernesto Cardenal
y muchos prominentes
nicaragüenses.

CREDITOS FOTOGRAFICOS:
Archivo de REVISTA
CONSERVADORA.

Prohibida la reproducción total
o parcial sin previa autoriza-
ción por escrito del Director.

EDITADA
por
Publicidad de Nicaragua
APTO. 2108 TEL.: 5049
en
EDITORIAL ALEMANA
Managua



THOMAS PARR NACIO EN 1483
MURIO EN 1633

ESTA FUE SU BOTELLA

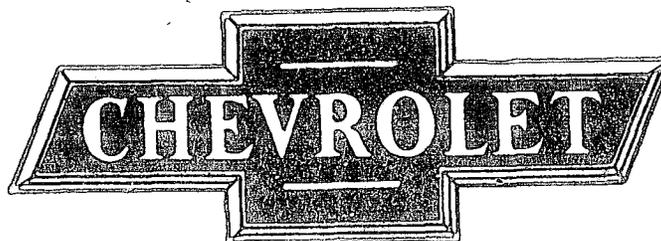


DISTRIBUIDORES EN NICARAGUA E. PALAZIO & CO. LTDA.

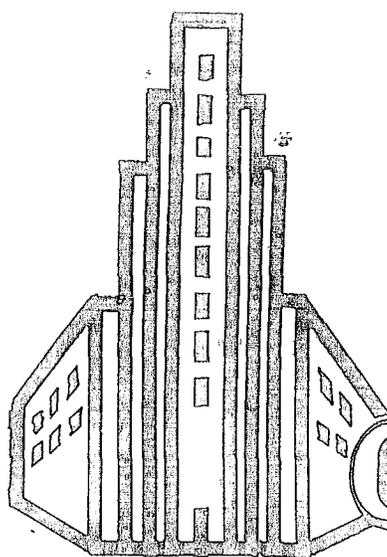
SIEMPRE

EXIJA

REPUESTOS



LEGITIMOS



CASA PELLAS

PUBLICIDAD DE NICARAGUA

Industrias **DACAL**

AVE. CENTRAL SUR No. 516 - MANAGUA, NIC. - APTDO. 289 - TELS. 60-90 Y 72-277 - CABLE: DACAL

SU CONTRATISTA ESPECIALIZADO EN OBRAS CIVILES E INDUSTRIALES

PIRELLI

LLANTAS EN TODO TAMAÑO

PARA:

CAMIONES

TRACTORES

CARROS

MOTOCICLETAS

BICICLETAS

BANDAS EN "V"

BANDAS DE TRANSMISION



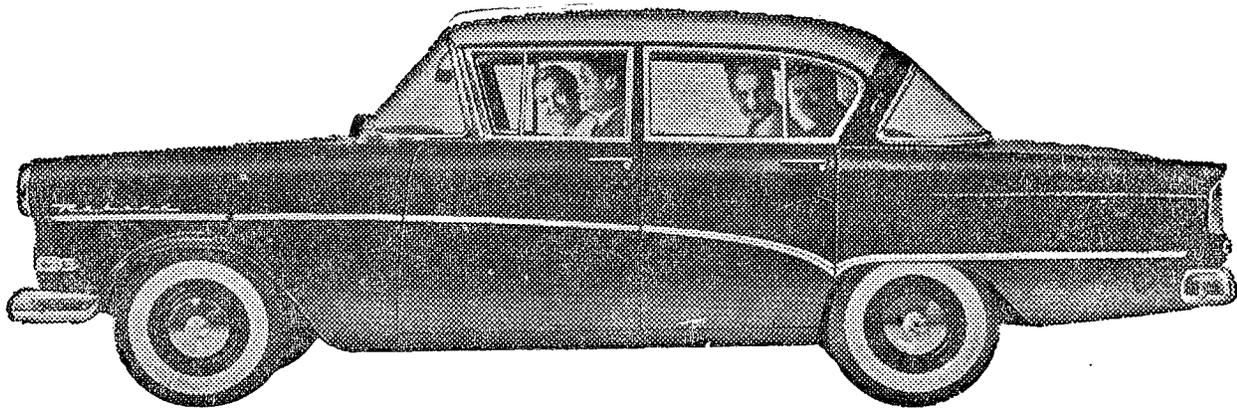
COMERCIAL INTERNACIONAL S. A.

TELEFONO 4351

—

MANAGUA

¡Compruebe su briosa acción!



EL NUEVO

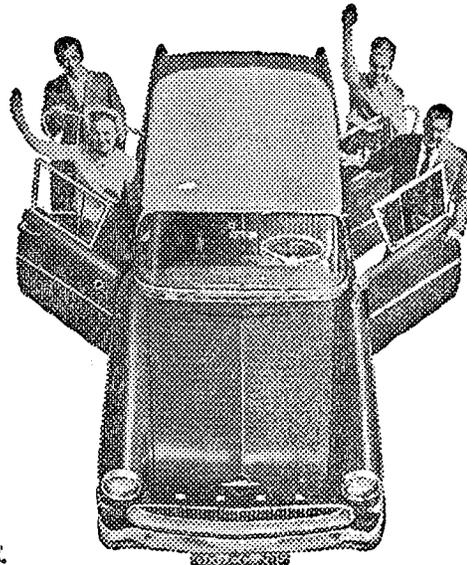
OPEL REKORD

SEDAN DE 4 PUERTAS

¡He aquí un automóvil pequeño que se porta como grande, dotado de fuerza y aptitud para el máximo rendimiento en las situaciones más diversas! Ya sea en medio del tránsito o en las carreteras, el nuevo OPEL REKORD responde *instantáneamente* en todo momento por virtud de su motor de émbolos de carrera corta y transmisión sincronizada que garantiza máxima agilidad de maniobra y suavidad de marcha. La trocha más ancha y el bajo centro de gravedad del OPEL REKORD aseguran extraordinaria estabilidad y seguridad aún en las viradas más bruscas.

¡Amplia comodidad para 5 personas en un lujoso y estilizado interior! El OPEL REKORD maniobra ágilmente y requiere un mínimo de mantenimiento. De sólida y elegante *carrocería integral*, asegura años de marcha sin traqueteo. Entre las numerosas mejoras que el OPEL REKORD ofrece se destaca el amplio compartimiento para equipaje, el parabrisas panorámico, cierre de volante de dirección y la suspensión perfeccionada.

Vea hoy mismo el Nuevo OPEL REKORD Sedán de 4 puertas.



OPEL REKORD

EL PEQUEÑO GRAN AUTOMOVIL FABRICADO EN ALEMANIA POR GENERAL MOTORS

CASA PELLAS

TELS. 6971 - 6972 - 6973 - 6974 - 6975

EDITORIAL

La construcción de un nuevo canal ha vuelto a ponerse en el tapete de manera insistente, sobre todo después de los últimos incidentes de Panamá. Oportunamente REVISTA CONSERVADORA da a la publicidad este número conteniendo muchas opiniones sobre los beneficios o perjuicios que produciría en Nicaragua, si ese futuro canal se construyera a través de nuestro territorio. En esta forma cree contribuir a adelantar los movimientos de opinión al respecto, antes de iniciarse posibles conversaciones para la negociación del nuevo tratado que se requeriría para la construcción del canal, si los Estados Unidos se deciden a hacer uso de la opción que les concede el Tratado Chamorro-Bryan.

Es indudable que a través de nuestra historia, se ha considerado siempre como un destino geográfico de Nicaragua, la construcción de una ruta interoceánica por su territorio y que en diversas épocas se ha creído que eso significaría un beneficio incalculable para nuestro país y una condición indispensable para nuestro porvenir.

Y así han sido negociados diversos tratados de Canal, persiguiendo siempre el mismo objetivo, durante administraciones conservadoras y liberales. En este número se publican varias de esas Convenciones; una celebrada durante el Gobierno Conservador de los 30 años, en el siglo pasado, el del Doctor Don Adán Cárdenas; otra celebrada a principios de este siglo en el Gobierno liberal del General don José Santos Zelaya; y finalmente, dos celebradas durante la última etapa de gobierno conservador, entre ellos el discutido Tratado Chamorro-Bryan.

Estos no son los únicos documentos que demuestran el interés que Nicaragua ha tenido siempre por la construcción de una vía interoceánica por su territorio, ni de la creencia general que existía de antiguo sobre los beneficios que esa ruta traerían al país. Entre esos intentos para la construcción del Canal por Nicaragua se pueden mencionar: el Tratado Dickinson-Ayón celebrado a mediados del siglo anterior y un contrato con una Compañía privada celebrada durante la administración del General Zavala, en que consultadas las otras Repúblicas centroamericanas por el Ministro de Relaciones Doctor Don Adán Cárdenas, todas le dieron su entusiasta beneplácito. Sólo Costa Rica puso reparo por no haber sido previamente consultada, pero dadas las explicaciones del caso, retiró todos sus reparos y también le dio su completo asentimiento.

Ha sido, pues, una política constante de Nicaragua durante los Gobiernos de los dos Partidos el deseo e interés en la construcción de un Canal por Nicaragua.

Ahora que vuelve a ponerse en el tapete la construcción del Canal por nuestro territorio, REVISTA CONSERVADORA fiel a ese constante histórico, no sólo nacional sino centroamericano, de considerar como gran beneficio, y la realización del destino geográfico del país, la apertura de una ruta interoceánica en nuestro suelo, que se extendería a todo el Istmo Centroamericano, suma su opinión en favor del Canal. Naturalmente, las condiciones actuales y una política de amistad y solidaridad de los Estados Unidos con los países Hispanoamericanos y particularmente con el nuestro, el que ha sido tradicional por parte de ambos países, presentan condiciones favorables para que el nuevo Tratado que debe negociarse otorgue a Nicaragua toda clase de ventajas en cuanto a nuestros derechos de soberanía, participación en los beneficios y en la administración de la ruta.

Si los Estados Unidos decidieran construir el nuevo canal en otro país desechando la opción que les concede el Tratado Chamorro-Bryan, REVISTA CONSERVADORA opina que debemos dar por cancelada toda posibilidad de un Canal por Nicaragua, y que a cambio de eso, deben abrirse negociaciones para obtener la cooperación económica y técnica del Gobierno de los Estados Unidos o de los Organismos de Crédito Internacional para la canalización del Río San Juan, lo que sería de incalculables consecuencias para el desarrollo del país. Si eso, que había sido ya convenido entre el Presidente Roosevelt y el Presidente Somoza García, no fue posible llevarlo a cabo por las circunstancias de la Guerra en que se encontraba el mundo empeñado, ahora se abrirían de nuevo esas posibilidades por no existir ya aquellas circunstancias adversas.

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 corriola hasta llegar al nombre de Dios. De donde bolvió 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 oeste 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 descubierto 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 Gonzalo 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 otro 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 pero manos hay. Dadme 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 Fraile 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 závalos 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 Sesostiris 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 capturarlos y controlarlos. 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 Lorenzo 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, o 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 Vermeer, 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, proveía 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 monarca 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 Nuevo Mundo.
- 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 o 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 Miguelito 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 Inter-oceanic 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. Frelinghuysen le propone un Tratado y Zavala pide poderes a su Gobierno para firmarlo, y así de manera casi informal, se firma el Tratado Zavala-Frelinghuysen 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-Pauncefote 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-Pouncefate, Nicaragua y Estados Unidos, en 1º de Diciembre de 1900, subscribieron 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 esclusas 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.

FUNCION DEL DESAGUADERO EN LA HISTORIA COLONIAL DE CENTRO AMERICA

JOSE CORONEL URTECHO

Enredados en una maraña de cuestiones insignificantes, los historiadores oficiales pierden de vista lo esencial. Lo esencial para Centro América —la clave de su historia— es su destino geográfico. Historia y geografía, que siempre fueron juntas, en Centro América se identifican. Forman un solo ser como el alma y el cuerpo. Siguiendo el juego de palabras, se podría afirmar que nuestra historia es el alma de nuestra geografía y nuestra geografía el cuerpo de nuestra historia.

Un gran ideal geográfico orientó y dirigió la conquista y la población de la delgada faja territorial que une a las dos Américas. La ambición del oro, a la que todo se atribuye, juega solo un papel accidental. Prácticamente, no explica nada. Al contrario, ese error nos despista en el momento mismo de emprender el camino. Si se adopta la explicación oficial de que los conquistadores vinieron a buscar oro, no entenderemos una palabra de la historia de Centro América, y lo que es peor, no alcanzaremos a comprender qué estamos haciendo aquí, donde no hay oro, los descendientes de los españoles que ya hace cuatro siglos vinieron a buscarlo. El oro centroamericano fue un mito creado para mover las ilusiones inmediatas de los soldados, mito al servicio del impulso descubridor que buscaba las rutas madres de una nueva geografía. Así nuestras actuales repúblicas centroamericanas, dueñas de la soberanía territorial del istmo, existen como resultado de la búsqueda de un paso marítimo a las Indias Orientales, de un camino interoceánico directo de Europa al Asia, del Atlántico al Pacífico. Esta comunicación afanosamente buscada, se creyó que existía o podía existir entre los caprichos de nuestras costas. Por eso la llamaban el Estrecho Dudoso. Y este misterio del Estrecho es la razón de nuestra existencia nacional y de nuestras venturas y desventuras internacionales. Despejada la incógnita del Estrecho —visto que no existía, nuestras provincias ístmicas retuvieron su importancia geográfica universal, gracias al pensamiento de construir el estrecho artificial, es decir, el Canal Interoceánico. Así hemos sido y somos, para la geografía de la esfera terrestre, lugar de tránsito y nudo de caminos, puerto común de los mares mayores.

En busca del estrecho que permitiera a sus navíos pasar a los dominios del Gran Khan descubrió Cristóbal Colón, en su cuarto viaje, los litorales centroamericanos del Atlántico. Resumíanse en esa búsqueda que emprendía Colón todos los sueños de expansión religiosa, militar y comercial de la Edad Media y toda la fascinación que ejercía sobre Europa el Asia santa, llena de misterios y de tesoros, cuyos reinos de fábula

eran la meta de esta última cruzada, la cruzada del mar océano que estaban realizando desde la península ibérica los portugueses y los españoles. Los países asiáticos, en la imaginación europea, eran países encantados de las Mil y Una Noches. Comparados con estos sueños maravillosos, aun los más ricos territorios de América significaban un desengaño suficiente para infundir el desaliento. Fue necesario el sobrio genio de Castilla y la terca tenacidad del carácter español para poner las bases de una nueva Europa en tierras americanas sin declinar durante mucho tiempo y entre muchas vicisitudes los ideales primeros. Y así, buscando el Asia se iba delineando la América Española y al paso del anhelo geográfico y al soplo de los ideales medioevales iban surgiendo pueblos y ciudades en una nueva geografía de realidades modernas.

En 1513, después de los fracasos de Ojeda y de Nicuesa, tras una década desastrosa en la parte del continente llamada Tierra Firme, Vasco Núñez de Balboa, cruzaba el istmo del Darién y descubría el Océano Pacífico. El aparecimiento de este mar, lleno de invitaciones y de promesas, vino a avivar la búsqueda del Estrecho Dudoso. Era probable que se encontrara sobre esta faja de tierra entre dos grandes mares vecinos el anhelado bósforo que daría el dominio del mundo a las naves de España.

Pero ¡cuántas proezas se requería para hallar los secretos del suelo hostil de Centro América! Esto merece consideración, no por la gloria novelesca, ni por el prestigio romántico, sino por cuanto ilustra cómo el ideal geográfico que en el caso presente guiaba al ideal religioso y político de la conquista era capaz de encender en el corazón español una pasión bastante para vencer los mayores obstáculos. La hazaña de Balboa es una de las páginas más fuertes de la epopeya geográfica del mundo. Explorar el istmo del Darién, —corto, pero mortífero— se consideraba una empresa gigante todavía en el siglo pasado. "Nada ilustra mejor —escribe Bancroft— las dificultades superadas por los españoles que el relato del fracaso de un oficial inglés del Siglo XIX, que operaba en condiciones mucho más favorables que las con tanto éxito vencidas por una compañía de mal acondicionados y mal alimentados aventureros más de trescientos años antes. . . El tránsito del istmo por un pequeño grupo de europeos en una ruta desconocida e inexplorada se considera aún ahora una hazaña de desesperados". Esta hazaña de desesperados, la realizaron nuestros antepasados con la sola esperanza y con el único fin de hallar un nuevo mar para las flotas españolas.

Aparecidas de esa manera las rutas del Pacífico,

don Fernando el Católico estableció en Tierra Firme la Gobernación de Castilla del Oro, para que funcionara como órgano directo de las futuras exploraciones marítimas que tan fecundas serían en naciones hispánicas. Al hombre a quien le cupo esa gobernación, la historia lo ha presentado con los rasgos de un monstruo. Aun los historiadores más comprensivos no ocultan su aversión por el viejo soldado de Africa a quien Fray Bartolomé de Las Casas llamaba *Furor Domini*, atribuyéndole la muerte de dos millones de indios en pocos años. Pedrarias, excesivamente celoso de su autoridad, se enemistó con el historiador Oviedo y decapitó a Vasco Núñez de Balboa, mimado de los historiadores. A estas dos causas debe principalmente el haber sido convertido en villano de la novela de Aventuras que se ha tejido sobre la historia americana. Todo lo que de él se ha escrito anda tiznado de colorido legendario. Pero sea lo que fuere, nosotros los nicaragüenses le debemos la fundación y formación de nuestro país que él dejó trazado en sus líneas esenciales conforme a las necesidades de nuestro suelo. El, además, dirigió, desde el Sur, la búsqueda del Estrecho Dudoso a que Centro América debe su origen.

Ese tema central de nuestra historia, esa búsqueda del Estrecho Dudoso, se llevó a cabo al mismo tiempo desde tres bases: Panamá, México y Santo Domingo. Las tentativas derivadas de esta última base antillana puede considerarse como incidencia inoportuna que complicó las dificultades, pero a la cual se deben el descubrimiento del Mar Dulce o Lago de Nicaragua y la formación provincial de Honduras. Nuestro caudal hispánico más abundante y permanente provino de las dos bases continentales, de México y Panamá, constituyendo el principal aporte organizado sobre el que se fundaron nuestros países.

Para comprender, pues, la razón de nuestra presencia actual en Centro América, la causa que trajo a nuestros padres al suelo que ocupamos, es necesario seguir las dos corrientes descubridoras y pobladoras continuas, emprendidas en dirección contraria, la de Panamá de Sur a Norte, la de México de Norte a Sur, dirigida la primera por Pedrarias y la segunda por Hernán Cortés, ambas con el fin de encontrar el estrecho entre el Atlántico y el Pacífico.

Desde su gobernación del istmo panameño, Pedrarias, por instrucciones reales, se dedicó desde el principio a facilitar el camino de mar a mar abriendo una abra y estableciendo postas entre Nombre de Dios puerto del Atlántico y la ciudad de Panamá que fundó en el Pacífico para explorar sus litorales. Daba tanta importancia a los futuros descubrimientos en este mar que trasladó a la nueva ciudad la capital de Castilla del Oro, contra la resistencia de los establecidos en el Atlántico. Por mar y tierra mandó explorar y conquistar las regiones que ahora forman el territorio norte de Costa Rica, en campañas en que figuró Pizarro antes de su conquista del Perú y en que el mismo Pedrarias, septuagenario, dirigió personalmente la empresa militar que obligó a retirarse al fondo de la selva al indomable cacique Urraca. Canta, pero continuamente, despachaba expediciones marítimas a nuestras costas. En

1519 el Licenciado Gaspar de Espinosa exploraba el litoral pacífico de Costa Rica y Bartolomé Hurtado con Hernán Ponce de León descubría el Golfo de Nicoya, que fue enséguida umbral de la conquista de Nicaragua, país donde el secreto del estrecho por un momento pareció esconderse y donde nuestro mar interior sugirió a los conquistadores el proyecto de un tránsito interoceánico más favorable que el panameño.

En el mismo año, el rey encomendaba a Gil González la búsqueda del Estrecho. Como decían sus instrucciones, quedaba autorizado para "saber si lo descubierto por las costas de la mar del Sur tenía salida hacia la del Norte". Escogió Panamá como base de operaciones, entrando así, como elemento inoportuno, en la corriente descubridora de Pedrarias. Tal fue el origen de su ruina.

Fue un gran conquistador con mala suerte. Llegó a la altura de Balboa, repitiendo sus proesas en el Darién, venciendo la resistencia de Pedrarias, construyendo sus naves en la montaña y trasladándolas al mar, donde destruidas, volvió a construir las. En increíbles marchas, enfermo, casi tullido, naufrago en tierra bajo el diluvio y las inundaciones de un invierno salvaje, sin perder uno solo de sus soldados, llegó hasta el interior de nuestro país para descubrir el Gran Lago de Nicaragua cuya importancia geográfica, que abarcó en una sola mirada, dejó así definida: "Vuestra Majestad ha de saber, que este pueblo de este cacique, Nicaragua está la tierra adentro tres leguas de la costa de esta mar del Sur y junto a las casas de la otra parte está otra mar dulce digo mar porque crece y mengua y los indios no saben decir que por aquel agua se vaya a otra salada... Los pilotos que conmigo llevaba certifican que sale a la mar del Norte y si así es, es muy gran nueva porque había de una mar a otra dos o tres leguas de camino muy llano". Tal es la primera expresión de la idea del tránsito nicaragüense, que abandonada por nosotros cuando perdimos el sentido imperial de nuestra historia será repetida y explotada por los pueblos piratas que nos acechan.

Afirman varios historiadores que Gil González se creyó a punto de encontrar el Estrecho Dudoso, pensando que nuestro mar Dulce también se comunicaba con el Océano Pacífico. Lo cierto es que obligado a regresarse porque no se consideraba preparado para vencer la resistencia de los indígenas, se fue en demanda de socorros a Panamá, pero negándose los Pedrarias, marchó a Santo Domingo para volver con refuerzos a buscar el Mar Dulce por el Atlántico. Esto pasaba en 1522.

En 1523 el Emperador Carlos V ordenaba al conquistador de México, Hernán Cortés, que se empeñase en buscar el Estrecho Dudoso. "Y porque soy informado —le escribía el monarca— que en la costa abajo de esa tierra hay un estrecho pasar en la mar del Norte a la mar del Sur, e porque a nuestro servicio conviene mucho savello, yo os encargo y mando que luego con mucha diligencia procuréis saber si ay el dicho estrecho y enviéis personas que lo busquen e os traigan larga e verdadera relación de lo que en ello se hallase porque

como beis esto es cosa muy importante a nuestro servicio”.

El estrecho, afirmaba Cortés, “es la cosa que yo en este mundo más deseo topar”. Desde 1522 hacía preparar en ambos mares flotas para buscarlo. “Asimismo —escribía al Emperador— pienso enviar los navíos que tengo hechos en la mar del Sur, que, queriéndolo Nuestro Señor, navegarán en fin del mes de Julio de este año 1524 por la misma costa abajo, en demanda del dicho estrecho, porque si lo hay, no se puede esconder a estos por la mar del Sur y a los otros por la del Norte, porque éstos del Sur llevarán la costa hasta hallar el dicho estrecho o juntar la tierra con la que descubrió Magallanes y los otros del Norte, como he dicho, hasta juntar con los Bacalaos”.

Ese año de 1524 fue el año de la conquista y fundación de Centro América porque en él coincidieron las dos corrientes conquistadoras que desde el Norte y desde el Sur buscaban el Estrecho.

Sigamos la corriente del Sur.

A su paso por Panamá, de regreso de Nicaragua, Gil González avivó la ambición de Pedrarias. El gran descubrimiento del estrecho que ansiaban los navegantes desde Colón, parecía al alcance. No era Pedrarias hombre para dejar perder la coyuntura. Envió a principios de 1524, sobre la ruta de González, al fundador de nuestros primeros municipios hispánicos, Francisco Hernández de Córdoba. Iba a resolver el misterio del Estrecho y fundar ciudades que asegurasen el dominio de la tierra. Sin perder tiempo marchó a buscar el lago y junto al pueblo indígena de Xalteva, en nuestra playa, fundó Granada para que fuese ciudad marítima y foco de las exploraciones que prometían resolver el enigma de los mares vecinos. Desde el Golfo de Nicoya los indios acarrearon las piezas de las naves que armadas nuevamente en nuestra playa de Granada fueron utilizadas en la expedición del Capitán Ruy Díaz quien bojeó el lago y entró en su desaguadero hasta el primer raudal que lo detuvo. Bajas, tal vez, estaban en esos días, las aguas que en el río corren del lago al mar, o los raudales eran entonces innavegables, ya que poco después tuvo la misma suerte la expedición del gran Hernando de Soto, uno de los más valientes y tesoneros conquistadores de América.

Córdoba, mientras tanto, se internaba en las selvas del norte, ávido de sus secretos. En las orillas del Xolotlán —hoy lago de Managua— considerado entonces, como lo era probablemente, parte integrante del Cocibolca o Lago de Nicaragua —fundó la ciudad de León para acuartelarse en ella porque tuvo noticias de que otros españoles bajaban de las tierras del Norte. Era la gente de Gil González que regresaba de Santo Domingo en busca del estrecho y del Mar Dulce.

Se encontraron así en la frontera norte de Nicaragua —es decir, en la línea que estos encuentros convirtieron en línea de frontera provincial— las tres corrientes descubridoras que un mismo fin llevaba a los mismos lugares. A Gil González que encabezaba la corriente antillana en Honduras, lo anularon las otras dos avenidas conquistadoras procedentes de base

continental. Y de ese modo, mientras la corriente del Sur debaja conquistados los departamentos del Pacífico y del Norte de Nicaragua y fundadas sus dos ciudades principales, la corriente del Norte que bajaba de México en busca del Estrecho, realizaba la pacificación y población de Guatemala, El Salvador y Honduras.

Sigamos, pues, esta corriente norte.

En el mes de Diciembre de 1523, don Pedro de Alvarado, enviado por Cortés —a quien pidieron auxilio los cachiqueles de Guatemala— salió de México en dirección a Centro América: “Sin dejar las armas de las manos, ni día alguno de batallar en los pueblos de la costa —dice el cronista Vázquez— corrió como un rayo, él y su ejército”. De Abril a Mayo, en 1524, sometió con la ayuda de sus aliados a los quichés y a los zutugiles que moraban en la que es hoy república de Guatemala. Ya se iniciaban las grandes lluvias tropicales, pero no se detuvo. Corrió a buscar en los actuales confines de El Salvador, el anhelado estrecho que era el motivo verdadero de su larguísimo recorrido. El lo dice en su carta a Cortés escrita en Guatemala: “También me han dicho que cinco jornadas adelante en una ciudad muy grande, que está veinte jornadas de aquí, se acaba esta tierra... si así es, ciertísimo tengo que es el Estrecho”. No era el estrecho —que no existía— sino tan sólo el Golfo de Fonseca, límite de El Salvador. Como se ve, la búsqueda del Estrecho, dejaba de esa manera conquistadas y pobladas las tierras de Guatemala y El Salvador, que durante la época imperial formaron, por esa unidad de origen, una sola provincia.

También en 1524, por el mes de Enero, se hizo a la vela en el Atlántico en el puerto mexicano de San Juan de Chalchiucuecán, la otra expedición que envió Cortés con Cristóbal de Olid a buscar el Estrecho. Cuando desembarcó en Honduras ya Gil González estaba en ella. Este y otros encuentros que en la tierra hondureña sucedieron formaron un remolino de las corrientes, dando lugar a choques militares cuyo significado político estudiaremos en otra parte. Aquí nos interesa, únicamente, lo que ha quedado establecido: esto es, que la conquista y población de todo Centro América se debe a la realización de un ideal geográfico universal.

Mas en verdad, no existía el Estrecho. Las exploraciones referidas patentizaron que el ideal que les prestaba empuje, se fundaba en un mito. Por qué, entonces, no se despoblaron completamente las tierras centroamericanas, como se despoblaron otras regiones pobres en oro, de clima ingrato y de suelo hostil? El desaliento se hizo sentir; no pocos emigraron en busca de lugares más prósperos y benignos, pero el terco idealismo español no se dejó vencer por la realidad. A falta del estrecho natural se pensó en el estrecho artificial. Como se ve, la idea del Canal Interocéánico, —realizada siglos después en Panamá y aún en esperas de realizarse en Nicaragua— es una idea hispánica. Data de nuestros primeros conquistadores. Irrealizable en aquella época, nunca fue abandonada. Vivió como proyecto mientras duró el Imperio. Pero entre-

tanto, el nuevo ideal se acomodó a las realidades inmediatas, empeñándose en establecer el mejor tránsito interoceánico por un camino fácil entre ambos mares. Así permanecieron nuestros padres en nuestras provincias, sostenidos por el común ideal de conservar dentro del Imperio nuestras bases navales, necesarias para el dominio del Océano Pacífico y para conquistar las islas afortunadas y los reinos de Oriente.

Don Pedro de Alvarado vivió con ese anhelo. Varias veces preparó expediciones a las deseadas islas del clavo y la canela, con naves hechas en nuestras costas. "Careciendo de buques —dice un historiador guatemalteco no sin nostalgia— era necesario construirlos, para lo cual había entonces elementos que faltaron algún tiempo después y que hasta hoy no han podido recobrase". No fueron elementos los que faltaron. Faltó más tarde el entusiasmo descubridor, el gran impulso conquistador. El fundador de Guatemala murió en su línea. Cuando se preparaba de nuevo a lanzarse al Pacífico en busca de las Islas de la Especiería, se presentó el destino adverso. Pero esta vez no le bastó como en otra ocasión torcer el rumbo del Adelantado: en una hazaña militar incidental, lo sorprendió la muerte.

El tránsito al Perú, a las Islas, a China, era entretanto el objetivo cercano de los españoles de Centro América que se lo disputaban para sus respectivas provincias. Por su proximidad con el Perú y por su prioridad de la conquista y en el uso, el tránsito del Darién era el más frecuentado. Siempre fue, en realidad, el eje del comercio en el Imperio. Pero el camino entre Nombre de Dios y Panamá, sufría los horrores de un clima incómodo. Del primer puerto se decía que en él los árboles no daban fruto, las mujeres se hacían estériles y las criaturas no se criaban. De la ciudad de Panamá, un Médico informaba en 1681 a su cabildo "muchas calenturas ardientes y podridas, muchos dolores de costado, cámaras de sangre, romadizo y otras indisposiciones de calor y humedad por ser esta tierra muy caliente y húmedo por cuya razón hierve dentro de las venas y humedeciendo el cerebro causa vahidos y las dichas enfermedades arriba referidas y granos y viruelas y sarampión y ronchas". Más favorable aparecía el resto de Centro América que ofrecía sus istmos.

Como Gobernador de Guatemala don Pedro de Alvarado pretendía dominar en Honduras para adquirir un puerto acomodado en el Atlántico, pues lo necesitaba imprescindiblemente por su proyecto de abrir a España la ruta del Oriente. Las autoridades hondureñas en cambio, celosas de su existencia provincial, pedían que el tránsito se estableciese por el camino de Puerto Caballos en el Atlántico al Golfo de Fonseca en el Pacífico.

Y en Nicaragua el ideal de los conquistadores se reducía a facilitar la navegación por el Desaguadero, para abrir el Mar Dulce al Atlántico y limitar el tránsito al camino del istmo nicaragüense, corto y llano. Una tras otra se sucedieron rápidamente las expediciones empeñadas en salir al Atlántico. No bastaban

para detenerlas los obstáculos encontrados en la vía fluvial ni las dificultades de orden político que a menudo surgían contra el imperativo geográfico. Después de las enviadas por Hernández de Córdoba, que ya se refirieron, siguieron otros. En 1527, Diego López de Salcedo, Gobernador de Honduras que ocupó Nicaragua en ausencia de Pedrarias, mandó a Gabriel de Rojas. Vuelto Pedrarias al siguiente año fletó una expedición bajo los capitanes Martín de Estete, Gabriel de Rojas, Sebastián de Belalcázar y Hernán Sánchez de Bodajoz. Mas no pasaban del primer raudal. Por varios años se suspendió el intento. Todas las ilusiones conquistadoras se concentraron en el Perú. Nuestras ciudades incipientes contribuyeron con sus mejores energías, con sus más valiosas reservas a la conquista de la tierra del oro. De Nicaragua salieron hombres de la talla de Belalcázar y de Hernando de Soto, que fueron grandes en el Perú, en la Nueva Granada, en la Floriada y en el río Mississipi.

Pero esa desviación, no duró mucho. Enfrizada la primitiva fiebre del oro peruano, los vecinos de Nicaragua volvían sus ojos al desaguadero. En 1535 vino Rodrigo de Contreras a hacerse cargo de la gobernación de esta provincia. Los granadinos pedían al rey nuevos intentos. Se los exigían al gobernador. Este encontró a su llegada una cédula real con el mandato de alistar a su flota que de Granada saliera al mar. En carta al Emperador decía el mismo "Hai en esta provincia una laguna grande en que entran muchos ríos y desagua por un río grande en la mar del Norte. Podríase navegar con navíos pequeños y servir para comunicar ambos mares". No sólo el tránsito. Apuntaba la idea misma del canal. Pero, como veremos en otra parte, fray Bartolomé de Las Casas hizo fracasar la primera expedición que envió Contreras con el valiente conquistador Diego Machuca. No obstante la tenacidad española dominó las circunstancias adversas y en 1539 los Capitanes Alonso Calero y Diego Machuca —en una hazaña que parece un fragmento de la Odisea— lograron salir por fin al Océano Atlántico. Poco después repetía la misma hazaña el propio gobernador.

Nuestros conquistadores apreciaron el hecho en toda su trascendencia. Comprendían la importancia continental de Nicaragua. Consideraban que su destino era mundial, porque debía servir de base al dominio español en el Océano Pacífico. En carta del cabildo de Granada escrita al rey poco después de este descubrimiento capital, se expresaba esta idea: Nicaragua —escribían— "tiene muchos puertos a la mar del Sur muy buenos e muy seguros e de mucha madera para poder hacer en ellos todos los navíos que Vuestra Magestad fuese servido mandar hacer; e aun esta tierra es, aunque pobre, la que más importa para todas las cosas que por la mar del Sur se ofrecieren, así por nuevos descubrimientos, como para socorrer cualquier necesidad que tuvieren las provincias que están pobladas o se poblaren en la mar del Sur". No se halla aquí, con toda precisión establecida, la importancia naval de Nicaragua para el dominio del Océano Pacífico? Con los ojos fijos en el Oriente, los conquistadores nicaragüenses se daban cuenta cabal, como lo

dicen, de que nuestro país era el más adecuado para emprender desde sus costas los anhelados descubrimientos y conquistas al Este. Y además, agregaban —lo que en lenguaje actual expresaríamos diciendo— que Nicaragua era necesaria para la defensa continental. Bajo esa luz de proyecciones universales miraban a Centro América los hombres que la conquistaron durante el siglo XVI.

Es un hecho que nuestro mar interior, el Lago de Nicaragua, comunicado con el Atlántico se convierte en el mejor puerto de América, por su seguridad por su amplitud y por su situación central entre las dos grandes porciones del continente y junto a los dos mares mayores de la tierra. Toda la ilusión de nuestros antepasados estaba, pues, fincada en establecer la comunicación de España y de la América Española con nuestro lago —que es el corazón marítimo de América— facilitando en la medida de las antiguas posibilidades la navegación por el río San Juan o Desaguadero. Esta navegación encontró en los tres siglos de Imperio dificultades de toda suerte. Dificultades políticas locales. Dificultades Internacionales. Obstáculos materiales. Las dificultades políticas, cuyo estudio es necesario para la inteligencia de nuestra historia, serán objeto de examen detenido en su oportunidad. Aquí conviene únicamente señalar los obstáculos materiales porque ilustran el vivo empeño de nuestros padres en resolver la imperativa necesidad geográfica en que se enrolla el nudo de nuestro destino.

Se ha visto atrás que todas las primeras tentativas de navegar por el Desaguadero, resultaron fallidas porque el primer raudal era impasable. Las primeras expediciones que salieron al mar, superaron obstáculos invencibles al parecer. El viaje del descubridor Alonso Calero fue un ejemplo admirable de obstinado heroísmo. Pero debemos suponer que tanto el Capitán Calero como los que inmediatamente después repitieron su hazaña, lo hicieron a favor de un invierno copioso que levantó el nivel de las aguas del río hasta dejar pasar por los raudales barcos pequeños, como sucede en los grandes inviernos ahora. De todos modos, el Desaguadero tal como lo encontraron nuestros primeros navegantes, no prometía un fácil tráfico permanente. Se hacía necesario canalizar el río. "A Vuestra Magestad suplicamos —escribían en 1544 los granadinos— mande proveer, e faga merced de cincuenta negros para allanar e abrir los raudales de este Desaguadero, pues la costa es poca e los provechos que de ellos se sacarán muy grandes". No era una gran empresa de ingeniería, era un trabajo de hombres, dentro de las limitaciones requeridas. Faltan documentos para saber si la solicitud fue despachada. Pero hay razones para decir que los raudales se acondicionaron. Todavía se pueden apreciar en el raudal llamado de Machuca cortes sobre la piedra practicados por la mano del hombre. Considerando otras razones, observa Gámez en una nota de su Historia de Nicaragua: "Hay que suponer que con posterioridad al reconocimiento del Capitán Calero, las autoridades españolas canalizaron los raudales de San Juan hasta hacerlos navegables para toda clase de buques y que este trabajo se

perdió en 1663". Lo cierto es que el Desaguadero fue navegable para grandes veleros durante más de un siglo, desde una fecha próxima a 1544 en que se proyectó la canalización de los raudales, hasta la fecha que indica Gámez en que unos terremotos los cerraron. Hasta entonces, mientras el lago estuvo abierto al mar, "Granada era Granada" como decía el Obispo Fray Andrés de las Navas y Quevedo a fines del Siglo XVII. Granada era "opulenta y marítima" como decía el Obispo García Peláez a principios del siglo XIX. Ambos repiten de siglo en siglo el eco de la inmensa nostalgia del mar, que siempre dura entre nosotros los que perdimos la ruta oceánica de nuestros padres, navegantes de España.

Estrecho. Tránsito. Canal. Los tres aspectos los contemplaron nuestros antepasados. Desde los primeros días, como se ha dicho, surgió el proyecto del canal interoceánico por Panamá. Parece que la primera sugerencia se debe a Carlos V. Uniendo el río Grande y el río Chagres en sus porciones navegables, se pensaba establecer en el istmo panameño una vía fluvial entre ambos mares. Pascual de Andagoya fue el primer encargado de estudiar el proyecto y calcular su costo. En 1534 informó que, a su juicio, no había en todo Europa un monarca tan rico para una empresa semejante. Ya en 1551 Gomara señalaba las principales: Panamá, Nicaragua y Teguantepeque. "Desde aquella época —dice el geógrafo Levy— es fácil encontrar en la historia de la ocupación española en América una prueba más concluyente de que esta cuestión de un pasaje marítimo artificial ha sido la preocupación constante de los Reyes de España, del Consejo de Indias, de los Virreyes y Gobernadores y en fin, de los propios colonos".

La apertura del Canal era el coronamiento de nuestro destino geográfico. Obra imperial por excelencia, nuestro Imperio no pudo realizarla, porque su disolución tuvo lugar en una época en que eran todavía insuperables las dificultades materiales de esa empresa gigante. En pleno siglo XIX así se consideraban. "Aun en nuestro siglo —escribía el citado geógrafo Levy— en que se tienen instrumentos, armas, etc., más perfectos, ingenieros más capaces, conocimientos más adelantados en la materia, es sin embargo muy difícil todavía obtener un plan exacto de una ruta nueva. Acabamos de ver una prueba de esto en las dificultades que han tenido que vencer los ingenieros mandados por el gobierno de los Estados Unidos para verificar las condiciones de los trazados propuestos por el Darién (1870-71)". Antes de la Independencia nuestro ideal era completamente nuestro. Estaba a salvo para nosotros o para nuestros hijos. Nos bastaba con mantener ocupadas y defendidas las tierras ístmicas, para conservar en nuestras manos el destino geográfico que atrajo a nuestros padres. Así, durante mucho tiempo, nuestros predecesores defendieron con encarnizamiento el dominio del istmo contra los asaltos del Imperio mercader de Inglaterra que intentó varias veces apoderarse del Darién y de Nicaragua. Y disuelto nuestro Imperio, Panamá y Nicaragua cayeron bajo el signo de los Estados Unidos.

UN NEGOCIO MUY IMPORTANTE HECHO CON POCA FORMALIDAD

PEDRO JOAQUIN CHAMORRO ZELAYA

El Canal Interoceánico por Nicaragua ha sido el deseo más ferviente del pueblo nicaragüense; y su destino político ha girado alrededor de esa idea, cosechando hasta ahora, por desgracia nuestra, más sinsabores y trastornos que provecho.

Estos hechos nos sugieren una interrogación. El Canal, una vez construido a través del territorio nicaragüense, será la pérdida de nuestra soberanía total o parcial? ¿Será la fuente de prosperidad para Nicaragua, o el campo de Agramante donde se den cita las grandes potencias navales del porvenir para ventilar sus querellas comerciales y de predominio?

Tales preguntas, sólo la realización misma de los hechos puede contestarlas, así pese a los más optimistas.

Aunque todavía no hay canal por Nicaragua, hay ya sin embargo una historia de ese canal. En este artículo sólo nos proponemos relatar un episodio de esa *historia*; queden para otras plumas las rivalidades de Inglaterra y los Estados Unidos a mediados del siglo XIX, por dominar la faja del canal; el establecimiento de la Compañía del Tránsito con su intervención filibustera; la lucha de intereses creados del Canal de Panamá contra el de Nicaragua, en que esta república fue derrotada de la manera más divertida, y con un recurso infantil que vale la pena recordar.

Por aquellos días la compañía francesa del fracasado Canal de Panamá deseaba vender sus acciones y el material que había abandonado; los Estados Unidos querían comprar, y para que el asunto resultara un negocio brillante, se enarboló como bandera la competencia del canal por Nicaragua; hasta se hizo pasar una ley que aprobaba la construcción de este canal. Esta ley llenó de júbilo a los candorosos nicaragüenses. Por donde quiera se oía con entusiasmo: "Pasó el *bill* del canal!" Don Anselmo H. Rivas, maltrecho ya por la tiranía que entonces reinaba en Nicaragua exclamó: "¡Por fin tendremos un pedazo de tierra libre en que respirar a gusto!"

Pero todo no era más que maniobra comercial. Los franceses, viendo el peligro de que se hiciera el canal por Nicaragua y no por Panamá, vendieron sus derechos a precio de huate mojado. Y entonces había que descartar el asunto de Nicaragua. Esto se consiguió fácilmente.

Un día amaneció en el escritorio de cada representante norteamericano un sello postal que había

editado la República de Nicaragua. El dibujo de este sello consistía en cinco volcanes humeantes, representación de las cinco repúblicas; al pie de ellos el mar, y, destacándose sobre los volcanes, el imprescindible gorro frigio, lo único que queda en Centro América de la libertad: su imagen.

Luego de que cada diputado hubo examinado el sello, sin hallar a qué venía aquel obsequio, tomó la palabra un partidario del canal por Panamá y fácilmente persuadió a sus colegas de que el canal por Nicaragua era impracticable, porque en su ruta *había volcanes en erupción*, como lo demostraba el sello postal que todos estaban viendo. Los cinco volcanes eran el Ometepe y el Maderas, y las olitas que se agitaban a sus pies, el Gran Lago de Nicaragua. Los terremotos eran el mayor enemigo de los canales.

Esto bastó para que el de Nicaragua fuera relegado al olvido.

Pero nos hemos apartado mucho del objeto de este artículo.

Por el año de 1884 se había perdido la esperanza de que los Estados Unidos construyeran el canal por Nicaragua. Acababa de dejar la presidencia de la República el General Joaquín Zavala, y llegaba a los Estados Unidos en viaje para Europa, quizás a buscar empresas o gobiernos que se hiciesen cargo de la magna obra.

En Washington visitó al señor Frederick I. Frelinghuysen, Secretario de Estados de los Estados Unidos; y en la conversación que tuvo con este personaje nació un nuevo tratado de canal por Nicaragua, que si bien no sirvió para la construcción, influyó grandemente en los acontecimientos políticos y guerreros que agitaron a Centro América el año siguiente de 1885.

Vamos a relatar esa conversación tal como nos la trasmitió el recordado amigo y sabio profesor don Pablo Hurtado, quien a su vez la escuchó de los labios del propio General Zavala.

Como hemos dicho, Zavala se dirigía a Europa en viaje de recreo. El Presidente Cárdenas le ofreció acreditarlo de Ministro Plenipotenciario ante el gobierno de los Estados Unidos o de cualquiera de Europa; pero Zavala rehusó el destino, diciendo que deseaba descansar.

A su paso por Washington visitó en compañía del

Ministro de Nicaragua en aquella capital al Secretario de Estado Sr. Frelinghuysen. Hablando del canal por Nicaragua, el Secretario de Estado manifestó que los Estados Unidos no se hallaban en condiciones de entrar en una negociación tan costosa. Zavala insinuó entonces que tal vez Inglaterra aceptaría una proposición sobre este asunto. Al oír esto el Secretario de Estado se puso en pie, y dando un puñetazo en la mesa, dijo:

—¿Cómo se imagina Ud. que una nación de sesenta millones de habitantes permita a ninguna otra que intervenga en asuntos que interesan al porvenir y seguridad de los Estados Unidos de América?

—Señor —contestó Zavala— Nicaragua es un país pequeño y débil, pero sus derechos son tan grandes como los de los Estados Unidos y usará de ellos como mejor le parezca; sólo la fuerza bruta lo haría ceder.

Frelinghuysen meditó un momento y al cabo dijo:

—¿Puede Ud. conseguir que su país le dé plenos poderes?

—Inmediatamente me los dará —respondió Zavala.

—Pídalos —concluyó Frelinghuysen.

Zavala puso un cable a Panamá que fue traído de allí a Managua. Inmediatamente que se recibió en Washington la noticia de que las credenciales habían sido depositadas en la estafeta, se concluyó el tratado Zavala-Frelinghuysen, firmado en Washington el primero de Diciembre de 1884.

—Nunca —comentó Frelinghuysen— se ha hecho un negocio tan grande con tan poca formalidad como en este caso.

Como este tratado se ha considerado uno de los más ventajosos para Nicaragua, a pesar de que ya se avizoraba tras sus líneas la intervención americana en Nicaragua, daremos un breve resumen de su contenido.

El Canal sería construido por los Estados Unidos y pertenecería a ellos y a Nicaragua. Los Estados Unidos protegerían la integridad territorial de Nicaragua. El canal tendría capacidad para los mayores buques conocidos entonces. Se comenzaría a construir dentro de dos años de firmado el tratado, y debía estar concluido en diez. Si el canal se hacía fuera del río San Juan, Nicaragua podía exigir la canalización de este río para embarcaciones de seis pies de calado. Nicaragua concedía el uso libre del lago para la construcción y uso del canal, y ocupación de radas en ambos océanos. Los terrenos para el canal, para el telégrafo y ferrocarril paralelo serían expropiados y pagados por los Estados Unidos. Valorizarían los terrenos tres peritos, nombrados: uno por el Presidente de Nicaragua, otro por el Presidente de los Estados Unidos, y el tercero por ambos presidentes de común acuerdo. Nicaragua podría tener policía para vigilar el contrabando a lo largo del canal, la que sería pagada con los productos del mismo. Estos se destinarían, en primer

lugar a su mantenimiento y mejora; del resto, una tercera parte correspondería a Nicaragua y las otras dos, a los Estados Unidos. El artículo XVIII contiene esta declaración: "Los Estados Unidos rechazan francamente cualquier intención que tienda a menoscabar la soberanía e independencia de Nicaragua o de engrandecerse a expensas e independencia 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..." Los Estados Unidos concedía a Nicaragua un empréstito de cuatro millones de dólares para obras de progreso. Este empréstito debía pagarse con los productos del canal. El manejo y conservación de éste lo haría una Junta de Administración de seis miembros, tres nombrados por el Presidente de los Estados Unidos, y tres por el de Nicaragua.

Tal es el resumen de lo más importante del Tratado Zavala-Frelinghuysen.

Nunca se llevó a cabo porque fue desaprobado por el Congreso de los Estados Unidos. Era demasiado amplio para que conviniera a las miras imperialistas de Norte América.

¿Por qué, pues, se apresuró el Secretario de Estado a concluir un negocio tan importante con tan poca formalidad, según sus propias palabras? Sospechamos que fue una treta de Frelinghuysen. Comprendiendo que Nicaragua estaba dispuesta a buscar constructores en Europa, decidió impedir esa gestión en una forma diplomática. Lo mejor era adelantarse, ofrecer a Nicaragua lo que bien podía conseguir en Europa. Una vez aplazado el golpe por algunos años, se haría lo más conveniente. En sus manos estaba rechazar entonces el tratado, enmendarlo o cumplirlo.

Pero Zavala también tenía sus miras especiales para firmar este tratado. Además de que era favorable a los intereses de su país, el diplomático nicaragüense se propuso sacar ventajas políticas para emplearlas en cualquier evento que produjera la situación entonces caótica de Centro América.

Hacia tiempo que el General Justo Rufino Barrios, Presidente de Guatemala, venía gestionando por un entendimiento unionista. Por muy sinceros que fueran los gobernantes de Nicaragua y del resto de la América Central a esa idea, no veían con buenos ojos que tal unión se efectuase bajo la potestad del autócrata guatemalteco. Su régimen se había desprestigiado en el sentido de la democracia, de la justicia y aun de la seguridad personal; y en la Nicaragua de aquellas fechas se estimaban en mucho las bases esenciales de la democracia y el republicanismismo, para no tratar de defenderlas en todo terreno, y aunque la unión se postergara un poco de tiempo.

A mediados del año 1881, los Estados Unidos se interesaron vivamente porque se realizase la unidad de Centro América por vías pacíficas. Mucho antes de esta fecha aparece el interés de los Estados Unidos por esa idea. Es un episodio poco estudiado de nuestra historia este padrinazgo de la democracia del Norte a

favor de nuestra reconstrucción federal. Obedecía esta actitud, no hay duda, a la lucha de los Estados Unidos contra Inglaterra por el predominio de la ruta del futuro canal por Nicaragua. Los americanos necesitaban una república fortalecida con la unidad de intereses como más efectiva para contrarrestar los avances de la Gran Bretaña en Centro América. Inglaterra a su vez se empeñaba en mantener la desunión y por lo tanto, la debilidad de los cinco estados para infiltrarse con más facilidad. No bien los Estados Unidos fueron los únicos posibles constructores del canal por Nicaragua, cesó su interés por la unión de los cinco Estados.

Guatemala envió a Washington en 1881 a don Arturo Ubico para que tratara de conseguir un tratado de unión centroamericana bajo los auspicios de la gran democracia del Norte.

El gobierno de Nicaragua, presidido entonces por el General Joaquín Zavala, se excusó, dando por razón que, "tratándose de un asunto de familia, debería arreglarse en el país mismo por los gobiernos respectivos, bajo la garantía, si se quiere, del Gobierno Americano".

Esto era un pretexto. La verdad es que ningún gobernante de Nicaragua deseaba la unión para acrecentar el cacicazgo del patrón de Guatemala.

Para el año de 1884 las gestiones unionistas del General Barrios se hacían más concretas hasta el punto de no dudarse ya que, por las buenas o las malas, estaba dispuesto a realizar la unidad.

Conociendo el peligro que esto significaba para Nicaragua, el General Zavala aprovechó la oportunidad que le brindaba el tratado para poner a su patria al amparo de una poderosa bandera.

Esa seguridad se estableció en los artículos II y XVIII del tratado. Ya sabemos lo que dice este último. El artículo II reza así: "Habrà alianza perpetua entre los Estados Unidos de América y la República de Nicaragua, y los primeros convienen en proteger la integridad del territorio de la segunda".

Previendo las oposiciones que en Centro América podía suscitar un tratado de canal con los Estados Unidos, el Presidente Cárdenas de Nicaragua había conseguido del Presidente Barrios una declaración favorable al proyecto en lo general. A instancia del Presidente de Nicaragua, quien no quería dar un paso en aquel negocio de tanta importancia para Centro América sin consultar previamente la opinión de Guatemala, el gobernante de esta república contestaba: Si el gobierno norteamericano se propone construir el canal, la empresa es segura, "debe tomarse una resolución pronta". Las bases son ventajosas para Nicaragua y para Centro América; hay que hacer inmediatamente el contrato; toda tardanza es perder el tiempo, "despreciando la mejor oportunidad para llevar a cabo una obra en que está cifrado el porvenir de Centro América".

Respecto de los peligros que algunos veían en esta clase de convenios, el General Barrios se expresa así: "Yo no soy como los centroamericanos que creen peli-

grosa para la integridad e independencia de Centro América la intervención norteamericana en empresas de esta naturaleza, ya por el poder que tendría una potencia extraña en nuestro territorio, ya por la ocupación de una parte importante de él, con el establecimiento definitivo de oficinas, dependencias, etc...".

Barrios se declara partidario del progreso del país con la intervención de esa raza laboriosa, que sin duda destruiría "la ignorancia de esas masas que hoy ni sirven ni producen".

Esta carta de Barrios tiene fecha 21 de Junio de 1884.

Según tales ideas, era de esperarse que el Presidente de Guatemala no recibiría mal el Tratado Zavala-Frelinghuysen. Pero no sucedió así. Barrios casi nunca era sincero: una cosa estaba en sus labios y otra en su corazón.

Conservamos memoria de la actitud del dictador guatemalteco respecto del tratado gracias al *Diario Intimo* de don Enrique Guzmán, en que consigna día a día los sucesos de que es testigo presencial.

A Barrios no le ha gustado el tratado, pero finge lo contrario. El 7 de Enero de 1885 escribe Guzmán en su Diario, que el Presidente Barrios ha mandado a D. Francisco Baca que diga a los emigrados nicaragüenses que se hallan en Guatemala que deben ir todos a visitar al Ministro Americano, Mr. Hall, y hacerle saber que aprueban el Tratado Zavala-Frelinghuysen.

Se lee más abajo en el *Diario*: "El (Barrios) está furioso contra el Gobierno de Nicaragua por el susodicho contrato del canal; pero a Mr. Hall le quiere hacer creer lo contrario. Supone don Rufino, y no sin razón, a mi juicio, que los conservadores de Nicaragua han tratado de ponerse bajo la protección de la bandera estrellada para librarse de la influencia *chapina*. Preocupadísimo tiene este asunto al dictador".

Para Guzmán el peor de los artículos del tratado es el segundo. No hay duda que lo veía con ojos de emigrado que está pensando en derrocar al gobierno que lo envió al exilio por conspirador. También parece indudable que por ese artículo y por el XVIII recibió Barrios el Tratado Zavala-Frelinghuysen "como hubiera recibido una bofetada", según la frase de Guzmán.

En efecto, Barrios estaba ya madurando sus planes unionistas por la fuerza de las armas, y comprendía que el tratado podría ser invocado como arma para estorbar sus planes.

Y así aconteció. El tratado no fue aprobado por el Congreso Americano, pero antes sirvió de pretexto a los Estados Unidos para intervenir, aunque en forma diplomática, en el conflicto de 1885. Y es de creer que, de haber continuado la guerra súbitamente concluida con la muerte de Barrios, los Estados Unidos, y México azuzado por ellos no hubiera permitido que se consumara el acrecentamiento del cacicazgo del patrón de Guatemala.

De cómo se desarrolló esa intervención es asunto de otra historia que ya hemos relatado en dos artículos titulados "La acción diplomática en la guerra unionista de 1885". — (*Apud: Biografía de Jerónimo Pérez*, Pág. 119).

LOS CUATRO TRATADOS CANALEROS

1884

ZAVALA-FRELINGHUYSEN

El Tratado Zavala-Frelinghuysen es el primero en el cual Nicaragua otorgó a un país extranjero el derecho a construir el canal, pues anteriormente todas las concesiones habían sido otorgadas en favor de compañías o particulares.

Es digno de notarse que en ese tratado se establece que el canal sería poseído tanto por Nicaragua como por los Estados Unidos, que la administración sería a cargo de una Comisión de seis miembros nombrados tres por cada país, que no se haría ningún pago en dinero a Nicaragua y que se establecía una zona alrededor del canal, de 2 ½ millas de ancho, en la cual Nicaragua ejercería su jurisdicción en tiempo de paz y cuyos habitantes continuarían siendo ciudadanos de Nicaragua. La razón por la cual los Estados Unidos no aprobaron ese tratado fué que estaba en oposición con el tratado Clayton-Bulwer entre Estados Unidos e Inglaterra, celebrado en 1850 y en el cual se había convenido que ninguno de esos dos países tendría control exclusivo sobre el proyectado canal. Ese tratado Clayton-Bulwer no fué abrogado sino hasta en 1900 por el Hay-Pauncefote.

La República de Nicaragua y los Estados Unidos de América, reconociendo la importancia de una comunicación interoceánica por el istmo de Nicaragua, que ponga en inmediata comunicación los puertos del Norte y Sur-América, y que facilite el comercio entre Europa y los puertos del Pacífico, entre los puertos orientales de Asia y las Costas del Atlántico, y entre los puertos de los Estados Unidos en el Pacífico y en el Atlántico, han convenido en construir un canal con ese objeto, para lo cual han estipulado celebrar un tratado, nombrando al efecto como sus respectivos Plenipotenciarios, el Presidente de Nicaragua, al General Joaquín Zavala, ex-Presidente de la República, y el Presidente de los Estados Unidos, a Frederick I. Frelinghuysen, Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, quienes, después de haber canjeado sus plenos poderes y encontrándolos en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Artículo I

El Canal será construido por los Estados Unidos de América, poseído por ellos y la República de Nicaragua, y manejado como se estipula en seguida.

Artículo II

Habrá alianza perpetua entre los Estados

Unidos de América y la República de Nicaragua, y los primeros convienen en proteger la integridad del territorio de la segunda.

Artículo III

Los Estados Unidos comenzarán y concluirán, tan pronto como las circunstancias lo permitan, un Canal navegable por navios del mayor porte que se usa comúnmente hoy en el comercio, sujeto a la limitación establecida en el artículo XX de esta convención. Este canal seguirá la ruta que se estime más conveniente entre uno y otro océano, y los Estados Unidos al construir el Canal, gozarán de la más completa libertad en su construcción y en su localización, lo mismo que en sus dependencias, accesorios, trabajos y elección de puertos de entrada. Si se considera necesario o conveniente dejar el cauce del río San Juan en cualquier punto y construir un canal lateral, el Gobierno de Nicaragua se reserva el derecho de exigir el establecimiento de una comunicación por esclusas para buques de seis pies de calado, y 150 pies de largo, entre la parte más baja del río y la parte usada para el canal, pero el Gobierno de Nicaragua notificará al de los Estados Unidos sus deseos a este respecto tan pronto como la obra se comencare en el río, y expresamente se estipula que sólo Nicaragua será responsable del mantenimiento y regulari-

dad de esta comunicación y del estado navegable de la parte baja del río.

Artículo IV

Con el fin de llevar a efecto esta estipulación, la República de Nicaragua conviene en dar a los Estados Unidos el uso libre del lago de Nicaragua, en suministrarle sin gasto alguno, todos los lugares necesarios para la construcción, mantenimiento, uso y goce del Canal, y para cualquier ensanche del mismo en lo futuro ya sean dichos lugares en tierra firme, en el lago o en sus islas, en el río o en sus islas, o en los puertos, o radas de ambos océanos, con sus alrededores y declives, y todos los lugares necesarios para el depósito de materiales de excavación y cortes, para el derrame de los diques en los ríos, para todas las desviaciones de las aguas de su cauce, lo mismo que para sus depósitos, diques, desembarcaderos, muelles, astilleros, espacios al rededor de las esclusas, faros, almenares, almacenes, establecimientos mecánicos, edificios, y para cualquier otra cosa necesaria, y en suma, todas las tierras, aguas y lugares en la República de Nicaragua, requeridos para la construcción, mantenimiento, uso y transacciones del Canal, incluyendo un ferrocarril de un extremo al otro del Canal, esencialmente paralelo y cercano a la orilla del canal, y a lo largo de la ribera del Sur del lago de Nicaragua, junto con una línea telegráfica, en el caso de que los Estados Unidos decidan construir dicho ferrocarril o la línea telegráfica, o ambos, que serán considerados para todos los fines de este Tratado como partes del Canal mientras se explotan.

Artículo V

Será declarada la obra de utilidad pública, y con el objeto de construir y poner en operación el Canal, el ferrocarril y la línea telegráfica, la República de Nicaragua se obliga a expropiar las tierras de propiedad individual. Cualquiera propiedad privada y bienes raíces, poseídos en la actualidad por individuos o corporaciones, que sean tomados o usados por los Estados Unidos para la construcción del Canal o sus accesorios, o para su mantenimiento, se tomarán, previa declaración de necesidad y utilidad pública, y previo avalúo de dicha propiedad, y el Gobierno de los Estados Unidos pagará a los propietarios el valor fijado por una comisión de peritos compuesta de tres miembros, uno de los cuales será designado por el Presidente de los Estados Unidos, otro por el Presidente de Nicaragua y el tercero será electo por los dos conjuntamente.

Los Estados Unidos o la Junta de Administradores que en adelante se establece, según sea el caso, tendrán el derecho de tomar de las tierras públicas de Nicaragua todos los

materiales que se puedan necesitar para la construcción, conservación, mantenimiento y uso del Canal, y de sus puertos, dependencias, accesorios y equipos. Cuando se tomen materiales de tierras de particulares, los Estados Unidos o la citada Junta de Administradores gozarán en su uso de todos los derechos que la República de Nicaragua tenga por ley o costumbre.

Respecto al contrato del Gobierno de Nicaragua con el Sr. F. A. Pellas, relativo a la navegación por vapor, ese Gobierno declara que aquel contrato no debe considerarse como aplicable a las operaciones necesarias de una u otra de las partes contratantes, por lo que respecta a la construcción o explotación del Canal o cualquier parte de él durante el tiempo que este contrato tiene que durar, debiendo esta excepción incluir todo trabajo necesario para el Canal, y todo transporte necesario en el lago de Nicaragua y los ríos de la República, además, dicho Gobierno de Nicaragua se obliga a que, si el Gobierno de los Estados Unidos, durante el tiempo que este contrato tenga fuerza, considera conveniente comprar dicho privilegio, propiedades y derechos, hoy en posesión del referido señor Pellas en virtud de tal contrato, el citado privilegio, propiedades y derechos, sean expropiados en la misma forma y con las mismas condiciones estipuladas en este artículo, para la expropiación de otras propiedades particulares.

Si los Estados Unidos, en la construcción de dicha obra, juzgaren necesario ocupar algunas tierras pertenecientes a la República, tendrán el derecho de hacerlo así, libre de toda carga durante tal ocupación temporal, y las tierras así ocupadas, si fueren vendidas o de otra manera enajenadas, serán traspasadas con la reserva del derecho de ocupación temporal por los Estados Unidos.

Artículo VI

Los Estados Unidos tendrán el derecho, en toda la extensión del Canal, sus accesorios, dependencias y adherentes, lo mismo que en sus bocas en ambos océanos, y en el lago y ríos, por donde pase el Canal, que puedan ser usados de cualquier manera en conexión con la construcción del Canal, de hacer cualquier obra que se estime necesaria por los ingenieros para una ruta segura, efectiva, durable y expedita para el paso de buques de océano a océano, sin que se oponga dificultad ni embarazo de ninguna especie, por el Gobierno o pueblo de la República de Nicaragua, y lo mismo para la construcción de dicho ferrocarril o línea telegráfica.

Artículo VII

Una faja de territorio que tenga 2 ½ millas inglesas de ancho, cuyo medio coincida con el centro de la línea del Canal, y tam-

bién una faja de 2 ½ millas de anchura al rededor del extremo meridional del lago, donde se usare como vía acuática para el Canal, lo mismo que una faja de 2 ½ millas de anchura a lo largo del río, donde éste se une como parte del Canal, deben reservarse para la obra, y ser poseídas por ambas partes contratantes, y en donde el ferro-carril y la línea telegráfica citada pasen necesariamente más allá de los límites de la referida faja de tierra, un pedazo que tenga media milla de anchura, cuya línea central coincida con el ferro-carril fuera de la tira reservada para el Canal, se separará también y se poseerá como se ha dicho. Y todos los terrenos a que se hace referencia en este artículo estarán sujetos al convenio arriba hecho respecto de terrenos de propiedad pública o privada que se necesite para la construcción de la obra. Pero dichas tierras, descritas en este artículo, no incluirán ciudades, aldeas ni pueblos hoy existentes. En tal caso sólo se considerará como comprendida en este artículo la parte que sea absolutamente esencial a la construcción económica o a la administración de la obra. Sobre estas fajas, en tiempo de paz ejercerá Nicaragua la jurisdicción civil, y sus habitantes serán siempre considerados como poseyendo todos los derechos de los ciudadanos de la República.

Artículo VIII

Ningún derecho de Aduana, ni contribución de ninguna especie será impuesta por el Gobierno de Nicaragua sobre cualesquiera buques que pasen por el Canal, sus cargamentos, provisiones, pasajeros, tripulaciones o equipaje, ni por cargar, descargar, atracar, ni por reparación de embarcaciones, siendo el propósito de este convenio que los buques, sus cargas, pasajeros y tripulaciones pasen por el Canal libres de toda carga que no sea de aquellas que impongan sobre ellos ambos Gobiernos en su calidad de poseedores de la obra. Nicaragua podrá sin embargo, establecer un sistema de policía en la línea del Canal para conservar la paz e impedir el contrabando en su territorio, cuyo costo razonable, aprobado de tiempo en tiempo por la Junta de Administradores, se percibirá de los productos del Canal.

La Junta de Administradores tendrá el derecho de descargar y recargar buques en tránsito, en los puntos donde sea conveniente, con el objeto de hacer reparaciones, alijar las naves o traspasar el cargamento, por cualquier razón o causa que haga necesarios estos actos, o podrán trasbordar carga sin estar sujetos a registros, exacciones, derechos o contribuciones de ninguna especie; pero antes de comenzar tales operaciones se deberá dar aviso de ellas a las autoridades aduaneras más cercanas.

Artículo IX

El Gobierno de la República de Nicaragua, de conformidad con las leyes, prestará su protección a los ingenieros, contratistas, agentes, empleados y trabajadores que se ocupen en la construcción, mantenimiento y manejo del Canal y sus accesorios, y estarán absolutamente exentos del servicio militar y de empréstitos forzosos; pero si alguna de dichas personas adquiere bienes raíces fuera de las fajas de tierra mencionadas en el artículo VIII estará sujeta a las contribuciones fijadas por las leyes.

El Gobierno de Nicaragua garantiza al Canal y a sus accesorios, y a sus agentes de todas clases, seguridad bajo las leyes del país contra actos interiores de hostilidad, en el mismo grado que a los demás habitantes, comprometiéndose a emplear todo el poder de que disponga para su protección.

Artículo X

Se podrá exigir la ejecución de todos los contratos para la construcción, mantenimiento y manejo del Canal y sus accesorios, conforme a las leyes de Nicaragua y a lo estipulado en esta Convención.

Artículo XI

El Canal y sus accesorios y dependencias de toda clase estarán exentos, en tiempo de paz y tiempo de guerra, de toda contribución sobre bienes raíces o muebles adquiridos en virtud de esta Convención, y de toda clase de contribuciones directas o indirectas, gabela, impuestos locales, u otros gravámenes con respecto a la posesión y uso del Canal y sus accesorios, o de los edificios o construcciones o equipos o pertenencias que le correspondan, o a sus puertos y establecimientos marítimos en cualquier parte de la República y en las tierras apartadas para los fines del Canal y sus accesorios.

La República de Nicaragua se compromete a no establecer derechos de tonelaje, anclaje, fano, muellaje o pilotaje, ni cualquier otra carga sobre buques de cualquier clase, ni sobre mercaderías o tripulaciones, pasajeros, oro, plata, diamantes o cualesquier otros objetos que pasen por el Canal, siendo todos esos derechos en pro de ambos Gobiernos, en su calidad de poseedores y administradores en común del Canal y sus accesorios. Pero las mercaderías cargadas o descargadas en cualquier parte del Canal o sus accesorios, que vengan de Nicaragua o estén destinadas para ella, y que se vayan a vender, pagarán los derechos de exportación o importación fijados por las leyes fiscales de Nicaragua.

Artículo XII

Todos los objetos necesarios para la cons-

trucción y reparación del Canal y sus accesorios, podrán ser importados sin que se impongan sobre ellos derechos ni contribuciones de cualquier clase por el Gobierno de Nicaragua, incluyéndose así el hierro, acero, locomotoras, carros, alambre e instrumentos para telégrafos, remolcadores, dragas y buques, y otras cosas que se puedan usar en cualquier tiempo en la construcción, mejora, ejecución o mantenimiento de la obra, o en el mantenimiento o mejora de la misma después de su conclusión; y durante la construcción del Canal y sus accesorios, provisiones de todas clases, sean personales u otras, excepto los tabacos, licores alcohólicos y vinos que se usen por los empleados de la obra, serán libres de todo derecho de aduana u otra contribución, pero tales provisiones no podrán ser vendidas a los que no estén realmente empleados en la obra; tampoco podrán ser introducidas de contrabando ni vendidas en el interior.

Todos los buques al servicio del Canal y sus accesorios, con sus equipos y enseres, que llegaren a cualquier puerto de Nicaragua de cualquier punto que sea, serán libres de todo derecho y carga de puerto.

Artículo XIII

En consideración de los precedentes artículos, los Estados Unidos de América convienen en suministrar el dinero y en construir dicho Canal y sus accesorios, con inclusión, si se estimare conveniente, del citado ferrocarril y línea telegráfica, con todos los astilleros, esclusas, talleres mecánicos y de reparación, anexos, máquinas, depósitos, etc., siendo el intento de este convenio que los Estados Unidos de América construyan y completen el Canal con todo lo que le pertenezca, para el seguro y fácil tránsito de los buques ya descritos, y para comunicación de océano a océano, y el cargo y reparación que se necesite, a su sólo costo y sin gasto de parte del Gobierno de Nicaragua.

Artículo XIV

Los Estados Unidos tendrán la dirección exclusiva de la construcción del Canal, ferrocarril y línea telegráfica, en caso de que se construyan, y serán investidos de todos los derechos y poderes necesarios al efecto. El manejo, conservación y protección del Canal y sus accesorios, incluyéndose dicha línea de ferrocarril y telégrafo, si se construyen, serán confiados, bajo la inspección general de los dos Gobiernos, a una Junta de Administración que se compondrá de seis miembros, tres de los cuales serán nombrados por el Presidente de los Estados Unidos por y con consulta y consentimiento del Senado de dicha República, cuando ese Cuerpo esté reunido, y en caso de que el Senado no esté reunido, los tres miembros serán nombrados por el

Presidente, sujeto a la aprobación del Senado en su próxima sesión, y tres por la República de Nicaragua. Toda vacante que ocurra entre los miembros de la Junta nombrada por el Presidente de los Estados Unidos será llenada por dicho Presidente de la manera decretada en los Estados Unidos para llenar vacantes en los empleos del Gobierno, y toda vacante que ocurra en los miembros de la Comisión nombrada por el Presidente de Nicaragua será llenada por dicho Presidente de la manera establecida en Nicaragua para llenar vacantes en los empleos del Gobierno. Esta Junta será nombrada tan pronto como el Canal esté listo para el tráfico, y resolverá toda cuestión por mayoría de votos. El Presidente de la Comisión será uno de los miembros nombrados por el Presidente de los Estados Unidos y será designado para presidir por dicho Presidente. En caso de empate el Presidente tendrá doble voto. A esta Comisión se le conferirá la administración general del Canal y sus accesorios, con inclusión de dicho ferrocarril y línea telegráfica cuando se hayan construido, y de todos los asuntos que se relacionen con la conservación y mejora de los mismos; fijará los derechos y dictará las medidas y reglamentos para su manejo. Sus actos estarán siempre, sin embargo, sujetos a un Directorio compuesto de los Presidentes de ambas Repúblicas, al cual deberá obedecer implícitamente. Dicha Junta de Administradores tendrá el derecho y el poder de imponer y cobrar derechos sobre los vapores, buques y barcos de toda clase que entren en el Canal o en los puertos de sus entradas, y sobre pasajeros, mercancías, y carga de toda clase, derechos de tránsito, navegación, tonelaje, faros y derechos de puerto, y también derechos de remolque, de almacenaje, anclaje, muellaje y de hospital, y todos los demás impuestos análogos.

El Gobierno de Nicaragua se compromete a hacer cumplir las disposiciones de la Junta de Administradores como si fueran emitidas por él mismo.

Los derechos anteriormente mencionados serán iguales para los buques de las partes contratantes, así como para los de todas las naciones, aunque los buques poseídos por completo por ciudadanos de una de las partes contratantes que se dediquen al comercio costanero, podrán ser favorecidos.

Los buques de Nicaragua que usen solamente una parte del canal, pagarán derechos proporcionales, y no pagarán derecho alguno cuando el Canal use alguna parte de las aguas que ya son navegables.

Artículo XV

Los libros y asuntos de dicha Junta de Administradores estarán sujetos a la inspección o examen que en cualquier tiempo ordene el Presidente de una u otra República. La Junta de Administradores deberá, el día

primero de Enero, Abril, Julio y Octubre de cada año, presentar al Presidente de cada República un informe completo de lo que ha hecho durante el anterior trimestre, y el Presidente de cada República podrá en cualquier tiempo exigirle cualesquier otros o ulteriores informes que estime convenientes.

La Junta de Administradores estará facultada para nombrar y remover todos los empleados ocupados en el Canal y sus accesorios, el ferrocarril y la línea telegráfica inclusive, y podrá dictar reglamentos para el nombramiento y remoción de todos los empleados subalternos.

Artículo XVI

Todos los productos del Canal y sus accesorios, dicho ferro-carril y línea telegráfica inclusive, se aplicarán:

1o. Al mantenimiento y mejora, si fuere necesario, de las obras, con inclusión de los sueldos de la Junta de Administradores y de todos los empleados y dependientes;

2o. El sobrante se pagará a los dos Gobiernos en la proporción siguiente, a saber: a Nicaragua, una tercera parte, y a los Estados Unidos, las dos terceras partes. Cada trimestre el día primero de Enero, Abril, Julio y Octubre de cada año, la Junta de Administradores hará liquidación de cuentas y pagará el sobrante mencionado.

Artículo XVII

El Gobierno de Nicaragua concede a los Estados Unidos durante la construcción del Canal y sus accesorios, y a la Junta de Administradores de allí en adelante el derecho de usar cualesquiera de los puertos de la República, abiertos al comercio, como lugares de refugio para los buques al servicio del Canal y sus accesorios, o para cualesquier otros buques que tengan derecho de pasar por el Canal y quieran anclar en dichos puertos; y estos buques estarán exentos de todo derecho o impuesto por parte de la República de Nicaragua.

Artículo XVIII

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.

Artículo XIX

Si, en virtud de cualquier tratado existente entre la República de Nicaragua y una tercera potencia, hubiere derechos o privilegios estipulados en favor de dicha tercera potencia con respecto a una ruta interoceánica, que no sean compatibles con los términos de la presente Convención, la República de Nicaragua se compromete a terminar tal tratado en debida forma, haciendo a dicha tercera potencia la notificación estipulada, dentro de dos meses contados desde la fecha del canje de ratificaciones del presente Tratado; y si tal tratado entre Nicaragua y alguna tercera potencia no tiene cláusula de terminación, la República de Nicaragua se compromete a procurar su abrogación o modificación de tal suerte que no haya conflicto con el presente pacto, y los Estados Unidos interpondrán sus buenos oficios, si se necesitaren, a fin de efectuar dicha abrogación o modificación.

Artículo XX

Los Estados Unidos de América se comprometen a comenzar los trabajos efectivos del Canal dentro de dos años contados desde el canje de ratificaciones de este Tratado, y a completar el Canal dentro de diez años de haberlo comenzado, en defecto de lo cual este Tratado caducará: queda convenido, sin embargo, que si se presentaren obstáculos insuperables que retarden la obra durante este período, se prolongará en proporción al tiempo perdido en razón de tales obstáculos. Y además, si al expirar los diez años referidos, no estuviere el Canal abierto para el comercio entre ambos océanos, entonces, en consideración al gran capital empleado en la obra, y a la buena fé y habilidad demostradas, y también a las dificultades encontradas, se compromete la República de Nicaragua a extender ese término hasta donde sea justo y necesario.

Artículo XXI

Cualquier dificultad entre ambas partes contratantes se someterá al arbitraje de una potencia amiga, si se puede convenir en una, o a falta de dicho convenio, cada parte suplicará a una Nación amiga el nombramiento de un árbitro, y los árbitros así nombrados elegirán un tercero. La decisión del poder árbitro, o la mayoría de la Junta de Arbitros, según sea el caso, será final y definitiva.

Artículo XXII

Los Estados Unidos ayudarán con sus buenos oficios, si se desea, para conseguir la unión de las cinco Repúblicas de la América Central bajo un Gobierno representativo; y una vez realizada la Unión de dichas Repúblicas en una sólo nacionalidad, la República

de la América Central tendrá los mismos derechos y las mismas obligaciones que tiene Nicaragua en virtud de este Tratado.

Artículo XXIII

Apareciendo que el estado financiero de Nicaragua es próspero: que la República se encuentra libre de deudas, y que necesita el Gobierno concluir, tan pronto como sea posible, ciertos ferro-carriles dentro del territorio de la República, extender sus líneas telegráficas y mejorar la navegación del río San Juan, cuyas obras contribuirán a la pronta y favorable construcción del Canal, el Gobierno de los Estados Unidos se compromete a prestar al Gobierno de Nicaragua la cantidad de cuatro millones de pesos, que deberán ser invertidos en las obras arriba enumeradas. De esta cantidad un millón de pesos será pagado en la ciudad de Washington dentro de noventa días contados desde el canje de las ratificaciones de esta Convención, y los restantes tres millones en pagos parciales de quinientos mil pesos cada seis meses después, hasta que toda la cantidad haya sido pagada; pero la falta de pago de una de estas sumas, por accidentes, o por falta de acción del Congreso en las fechas exactas aquí especificadas, haciéndose tales pagos en seguida de buena fé, no afectará de manera alguna las otras obligaciones estipuladas en este Contrato.

El Gobierno de Nicaragua se compromete a reembolsar al Gobierno de los Estados Unidos la cantidad expresada con las utilidades líquidas del Canal pertenecientes a Nicaragua, hasta que la deuda contraída sea extinguida, con intereses a razón de tres por ciento al año, desde la fecha en que Nicaragua haya recibido los diferentes pagos, y la República de Nicaragua podrá votar anualmente, por medio de su Congreso, una suma adicional de las rentas generales de la República para consignarla al pago de este préstamo y para ayudar a su más pronta extinción.

Además, el Gobierno de Nicaragua, al comprometerse al pago de dicho empréstito, se obliga a considerarlo hasta su extinción,

con los intereses que van especificados, como una hipoteca sobre todos los derechos de Nicaragua en el Canal y sus accesorios y enseres, debiendo continuar esta hipoteca hasta la cancelación de la cantidad adelantada, con sus intereses, pero no ha de exigirse el pago hasta diez años después de haberse completado y abierto el Canal al comercio.

Artículo XXIV

Ni una ni otra de las partes contratantes, venderá, traspasará ni de otra manera enagenará o permitirá que se le prive de su interés, derecho o propiedad (ni de parte alguna de ellos) en o a dicho Canal, ferro-carril o línea telegráfica, en caso de que se construyan, ni de sus pertenencias o accesorios, ni de parte alguna de ellos, ni de cualquiera de las obras o establecimientos pertenecientes a los mismos, sin el consentimiento de la otra parte, manifestado por decreto legislativo.

Artículo XXV

Este Tratado queda concluido sujeto a la ratificación de la autoridad constitucional competente de cada una de las partes contratantes, y a las disposiciones legislativas que sean necesarias para llevarlo a efecto.

Será ratificado tan pronto como sea posible, pero dentro de dos años de su fecha. Sus ratificaciones serán cambiadas en la ciudad de Washington dentro de seis meses contados desde la emisión por los respectivos Cuerpos Legislativos de las disposiciones legales necesarias.

En fe de lo cual los infrascritos Plenipotenciarios, han firmado el presente Tratado y puesto en él los sellos de sus armas.

Hecho, por duplicado, en los idiomas español e inglés, en Washington, este día primero de Diciembre del año de Nuestro Señor mil ochocientos ochenta y cuatro.

JOAQUIN ZAVALA (L.S.)

FREDK I. FRELINGHUYSEN (L.S.)

1901

SANCHEZ-MERRY

El Tratado Sánchez-Merry, firmado por el Ministro de Relaciones Exteriores del Presidente Zelaya, don Fernando Sánchez, con el Ministro Americano en Managua, Mr. William M. Merry, viene a ser una especie de confirmación y ampliación del Protocolo suscrito el 1° de Diciembre de 1900 entre el Secretario de Estado Mr. John Hay y el Ministro de Nicaragua en Washington, don Luis F. Corea. En ese Protocolo las partes únicamente se obligaban a entrar en negociaciones cuando se resolviera la construcción del canal.

En ese Tratado se estipuló que el canal sería poseído y administrado exclusivamente por los Estados Unidos, que Nicaragua recibiría un pago de \$ 6,000.000.00 y que habría una zona de 6 millas de ancho alrededor del canal.

El tratado Sánchez-Merry no fué aprobado por el Senado Americano por estarse celebrando en la misma época negociaciones con la compañía francesa que había comenzado a construir el canal de Panamá, y haberse llegado poco después a un acuerdo con ella.

Los Estados Unidos de América y la República de Nicaragua, deseosos de asegurar la construcción de un Canal para buques, que una los Océanos Atlántico y Pacífico, han resuelto concluir un Protocolo de Convención ad referendum, para ese objeto; y al efecto, su Excelencia el señor William Lawrence Merry, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos en Nicaragua, y Su Excelencia el señor doctor don Fernando Sánchez, Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, han convenido en los artículos siguientes:

Artículo I

La República de Nicaragua conviene en arrendar a perpetuidad a los Estados Unidos el derecho de construir, poseer y explotar un Canal para buques a través del territorio de Nicaragua, con el objeto de unir los Océanos Atlántico y Pacífico.

Los Estados Unidos garantizan a perpetuidad, la soberanía, la independencia y la integridad de todo el territorio de la República de Nicaragua.

Ningún cambio en el Gobierno o en las leyes o en los Tratados de Nicaragua podrá, sin el consentimiento de los Estados Unidos, afectar algunos de los derechos que los Estados Unidos adquieran por el presente Protocolo de Convención o por estipulación de algún Tratado entre los dos países que exista actualmente o pueda existir en adelante sobre la materia objeto del presente Protocolo de Convención.

Artículo II

La concesión hecha a los Estados Unidos en el artículo precedente, incluye el derecho de construir, poseer y explotar dentro de la zona arrendada, los ferrocarriles y telégrafos construidos por ellos y de levantar los edificios, talleres y otras obras que puedan ser útiles en la construcción y explotación del Canal, y tales ferrocarriles, telégrafos, edificios, talleres y demás obras, serán consideradas como parte del Canal para los efectos de este Protocolo de Convención.

La línea del Canal se extenderá en el mar Caribe y en el Océano Pacífico, hasta la distancia de una legua marina de la línea

marcada por la baja marea en las respectivas costas.

Artículo III

Los Estados Unidos, cuando el Congreso haya emitido la ley para llevar a efecto este Protocolo de Convención, procederán sin demora, a su costa y sin ningún gasto por parte de Nicaragua, a construir el Canal en la ruta que determinen ser la más practicable, y tendrán el derecho de usar sin costo alguno las aguas, piedras, barro, tierras u otros materiales pertenecientes a Nicaragua, que puedan necesitarse y estén en terrenos nacionales.

Por la presente se declara que el Canal es obra de utilidad pública.

Ni el Gobierno de Nicaragua, ni sus autoridades, pondrán obstáculos o impedimento a los Estados Unidos, ya sea en las exploraciones y estudios preliminares o en la obra de construcción, o en el manejo, dominio (control) y preservación del Canal cuando esté concluido.

Artículo VI

Los Estados Unidos tendrán el derecho de hacer excavaciones y de levantar malecones y de estancar corrientes a la profundidad o altura que en su opinión sea necesaria para la debida y segura construcción, explotación y preservación del Canal y para el control de las aguas que le pertenezcan.

Si en la construcción o explotación del Canal o en alguna de las obras con él conexionadas, algunos terrenos nacionales o de particulares fueren inundados, no se hará reclamo a los Estados Unidos por lo que respecta a los terrenos nacionales ni se permitirá que el reclamo de una persona privada, ocasionado por la inundación de las tierras, impida o demore a los Estados Unidos la construcción o explotación del Canal, o de alguna obra con él conexionada; pero los Estados Unidos se obligan a indemnizar, observando las formalidades establecidas, por las obras que hagan inadecuados los terrenos particulares para el uso especial a que los destinaba su dueño, como se dispone en el artículo VI de este Protocolo de Convención.

Cuando esté determinada la ruta del Canal, todo el área de tierra y agua situada a

cada uno de sus lados, hasta la distancia de tres millas del centro, constituirá un distrito que se llamará Distrito del Canal, hasta que pueda prestar su asentimiento Nicaragua, la que lo arrienda ahora en toda la parte del área que queda dentro de su límite. El Distrito del Canal se extenderá a la distancia de una legua marina de la baja marea, en el mar Caribe y en el Océano Pacífico y comprenderá las partes del río San Juan, del Lago de Nicaragua y de los territorios adyacentes, que queden incluidos dentro de los límites mencionados.

Si alguna línea de ferrocarril o telégrafo, construída en conexión con el Canal, estuviere en algún lugar fuera del Distrito del Canal, tal línea será protegida bajo todos conceptos hasta una distancia de cien pies por cada lado, por las disposiciones de este Protocolo de Convención referentes al Distrito del Canal; pero esa línea o líneas ya sean telegráficas o ferroviarias, tan luego como se termine la construcción del Canal, pasarán a ser propiedad exclusiva del Gobierno de Nicaragua sin retribución de ninguna especie por parte de éste.

Artículo VI

Cuando el Distrito del Canal esté establecido, el Gobierno de los Estados Unidos proveerá al Gobierno de Nicaragua de un mapa en que aparezcan los expresados límites demarcados por este Protocolo de Convención; y como consecuencia, los derechos de entrada, ocupación y uso de los terrenos y aguas comprendidas en ese Distrito, se considerarán concedidos en arrendamiento perpetuo a los Estados Unidos para la construcción del Canal. Las áreas de terrenos y aguas antes expresadas que formen parte del dominio público de Nicaragua, pasarán al uso y control de los Estados Unidos sin costas o daños de ninguna especie. Si alguna de esas áreas fuere a la fecha del canje de las ratificaciones de este Protocolo de Convención, propiedad de personas particulares o de corporaciones por cualquier título legal y equitativo, los Estados Unidos deberán adquirir dichas áreas de terrenos por compra a los propietarios, o no obteniéndolas, procederán de acuerdo con las leyes de Nicaragua y en nombre de esta República a su expropiación.

Con el objeto de fijar la indemnización que deben pagar los Estados Unidos en los casos de expropiación a que se refieren los artículos IV y VI del presente Protocolo de Convención, se nombrará una Comisión Mixta de cuatro peritos jurisconsultos de reputación, designados dos por cada parte para valorar y fijar los daños que los Estados Unidos deben pagar.

Los procedimientos y reglas a que debe atenderse la Comisión para recibir a pruebas, tramitar y fallar los casos de apropiación y adjudicación de los perjuicios, serán los que

prescriben las leyes de Nicaragua. Para el caso de desacuerdos sobre el monto de los perjuicios que deben adjudicarse en algún caso determinado, designarán los dos gobiernos un arbitrador que dará el fallo. Si los Gobiernos no se avinieren en la designación del arbitrador, éste será nombrado conforme las leyes de Nicaragua. Todos los fallos de la mayoría de la Comisión o del arbitrador serán definitivos e inapelables. La Comisión llevará un registro de sus actos, del cual mandará una copia a cada Gobierno. Tendrá su asiento en Managua o en cualquiera otro punto de Nicaragua que estime conveniente.

Artículo VII

La soberanía de Nicaragua y las leyes de la República tendrán pleno vigor en el Distrito del Canal; pero los Estados Unidos están autorizados y tienen facultad de usar en él su policía civil, y cuando fuere necesario, sus fuerzas navales y militares para la protección del Distrito del Canal y de todas las personas y buques que en él naveguen o estén a su servicio, lo mismo que para la conservación de la paz y el orden.

Artículo VIII

Los juicios civiles y las causas por delitos y faltas cometidos en la Zona arrendada serán sometidos a los Tribunales y leyes de Nicaragua.

Artículo IX

Se establecerá un puerto libre para el tránsito en las entradas del Canal en el mar Caribe y en el Océano Pacífico, bajo la protección de los Estados Unidos y sujetos a los reglamentos de puertos y a los de anclaje, fero y pilotaje que se adopten por los Estados Unidos con aprobación del Gobierno de Nicaragua.

Sólo Nicaragua puede establecer Aduanas en esos puertos y en todos los puntos que crea conveniente a lo largo de la ruta del Canal para el cobro de los derechos de las mercaderías que se consuman en la zona arrendada o que se importen o exporten de la República. Quedan exentos de derechos los objetos y maquinarias que el Gobierno de los Estados Unidos introduzca en la zona arrendada para el uso exclusivo de sus trabajadores en la obra del Canal.

Los buques mercantes y de guerra de todas las naciones pasarán libremente en y a través del canal sin desigualdad de portazgo u otros impuestos, sujetos a las leyes y reglamentos establecidos por los Estados Unidos para asegurar aquel fin.

Los buques de propiedad de los Estados Unidos o de sus ciudadanos y los buques de propiedad de Nicaragua o de sus ciudadanos podrán navegar libremente en cualquier par-

te del Lago de Nicaragua dentro de la zona arrendada y sus capitanes podrán entrar y atracar en él sus buques, entendiéndose que no pueden infringirse las leyes de Nicaragua concernientes al comercio de cabotaje y que deben pagarse los derechos ordinarios de puertos.

En caso de algún accidente inevitable como la descomposición de máquinas o que por vientos fuertes los buques se vean obligados a desviarse de la zona arrendada, podrán navegar en el Lago de Nicaragua, pero sin tocar en los puertos del expresado Lago y debiendo volver a la zona del Canal tan luego como cesen las causas que los obligaron a desviarse. La anterior estipulación no comprende los buques de guerra americanos, los que pueden en todo tiempo y en visita oficial navegar en el Lago de Nicaragua y arribar a sus puertos.

Artículos X

Los Estados Unidos tendrán siempre el derecho libre e incuestionable de introducir a la zona arrendada sus fuerzas de mar y tierra y de adoptar las medidas que sean necesarias para la protección del Distrito del Canal y de sus derechos en él. En cuanto a la soberanía, independencia e integridad de la República de Nicaragua, los Estados Unidos deberán concurrir a su defensa tan luego sean requeridos por el Gobierno de Nicaragua.

Los Estados Unidos y Nicaragua convienen en que salvo las estipulaciones del presente Protocolo de Convención, las disposiciones del Tratado de Constantinopla de 29 de Octubre de 1888 relativas al Canal de Suez y expresadas a continuación formarán las bases en que descansará la neutralidad del Distrito del Canal, a saber:

1o. El Canal nunca será bloqueado ni se podrá ejercer en él ningún derecho de guerra ni cometerse ningún acto de hostilidad.

2o. Los buques de guerra de un beligerante no podrán reavituallarse ni tomar provisiones en el Canal, salvo en cuanto sea estrictamente necesario, y el tránsito de dichos buques a través del Canal se efectuará con la menor demora posible, de conformidad con los reglamentos vigentes y sólo con los retardos que puedan resultar de las necesidades del servicio.

Las presas estarán en todo respecto bajo las mismas reglas que los buques de guerra de los beligerantes.

3o. Ningún beligerante embarcará y desembarcará tropas, municiones o materiales de guerra en el Canal, excepto en caso de impedimento accidental del tránsito, y en tal caso se continuará el tránsito con toda la prontitud posible.

4o. Las disposiciones de este artículo se aplicarán a las aguas adyacentes del Canal

dentro de tres millas marinas de cada extremo. Los buques de guerra de los beligerantes no podrán permanecer en dichas aguas más de veinticuatro horas a la vez, salvo el caso de accidente, y en tal evento, partirán tan pronto como sea posible; pero un buque de guerra de un beligerante no partirá dentro de las veinticuatro horas siguientes a la partida de un buque de guerra del otro beligerante.

5o. El implanto, establecimiento, edificios y todas las obras necesarias para la construcción, mantenimiento y explotación del Canal, se considerarán como parte de él para los efectos de esta Convención, y tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz gozarán de completa inmunidad de ataques o daños por los beligerantes, y de actos dirigidos a mermar su utilidad como parte del Canal.

Artículo XI

Nicaragua, por la presente, renuncia y trasfiere a los Estados Unidos, los derechos, poderes y facultades que existan a su favor originadas de cualquier concesión o concesiones hechas por ella con anterioridad al 1o. de Enero de 1899 para la construcción del Canal para buques a través de su territorio con plenos poderes para demandar y exigir cada uno y todos los derechos que Nicaragua tenga y pueda tener según sus leyes en lo relativo a dichas concesiones, exceptuando lo que tenga ya recibida y posee Nicaragua de las contrataciones anteriores para la apertura de un Canal por esta República.

Artículo XII

Dentro de los noventa días después del canje de las ratificaciones de este Protocolo de Convención, los Estados Unidos pagarán en Washington al Gobierno de Nicaragua la suma de seis millones de pesos (\$ 6,000,000.00) en moneda de oro de los Estados Unidos.

Artículo XIII

Aunque Nicaragua cree en justicia no tener por ahora que reconocer ninguna reclamación a ciudadanos de los Estados Unidos, acepta con todo que los Estados Unidos se comprometan a relevarle de cualquier responsabilidad que pudiera ocasionarle, y ellos también se obligan por su propia cuenta a fijar y pagar bajo los principios de justicia y equidad los reclamos que se hayan originado con anterioridad a la fecha del canje de las ratificaciones de este Protocolo de Convención.

Artículo XIV

Este Protocolo de Convención tendrá efecto inmediatamente después del canje de

las ratificaciones; y salvo su enmienda y abrogación, por mutuo consentimiento de las partes será perpetuo.

Las ratificaciones serán canjeadas en Washington o en Managua, tan pronto como sea posible.

rá sometido a la aprobación de los respectivos Poderes de ambos países.

En fé de lo cual firmamos este Protocolo de convención, y lo sellamos con nuestros respectivos sellos, en Managua, a los nueve (9) días del mes de Diciembre de mil novecientos uno (1901).

Artículo XV

El presente Protocolo de Convención se-

WILLIAM LAWRENCE MERRY (Sello)

FERNANDO SANCHEZ (Sello)

1913

CHAMORRO-WEITZELL

El Tratado Chamorro-Weitzell fue suscrito en Managua por el Mtro. de RR. EE. de Nicaragua don Diego Manuel Chamorro y por el Mtro. Americano acreditado en Managua Mr. George T. Weitzell, el 8 de febrero de 1913. Este Tratado estuvo pendiente de aprobación en el Senado Americano por algún tiempo durante el cual perdió el poder el Partido Republicano en los Estados Unidos y fue electo Presidente Woodrow Wilson quien nombró Secretario de Estado a Mr. Bryan. El Tratado celebrado en Managua había sido auspiciado por el Gobierno de Taft siendo Mr. Knox Secretario de Estado, ambos Republicanos y no tenía buen ambiente bajo el nuevo régimen democrático el cual empezó repudiando la política del dólar y a todo acto de la Administración pasada. El leader democrático del Comité de Relaciones del Senado era el Senador Bacon quien dirigía una oposición sistemática democrática contra todos los actos del Gobierno Republicano anterior. Esta es la verdadera explicación política por la que no fue aprobado el Tratado Chamorro-Weitzell en el Senado Americano.

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Nicaragua, animados del deseo de fortalecer su antigua y cordial amistad por la más sincera cooperación en todos los fines de interés y ventajas mutuas a ambas naciones y deseoso el Gobierno de Nicaragua de promover por todos los medios el desarrollo económico y la prosperidad del país bajo un Gobierno ordenado y legal y mediante el mantenimiento de sus derechos asegurados por las Convenciones de Washington; y estando el Gobierno de los Estados Unidos en perfecto acuerdo con estas miras y deseando prestar al Gobierno de Nicaragua el propio auxilio en estos propósitos como también en el fomento de varias obras públicas y medidas conducentes al bienestar y desarrollo económico del país; y siendo el anhelo de ambos Gobiernos confirmar el principio del primer párrafo del Protocolo del 1o. de Diciembre de 1900, y de proveer a la posible futura construcción de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua u otra ruta en territorio nicaragüense, cuando quiera que la

construcción de dicho canal se estime conveniente a los intereses de ambos países; y deseando el Gobierno de Nicaragua facilitar en todo lo posible el buen éxito en la construcción y el mantenimiento y servicio del mencionado canal y también el mantenimiento y servicio del canal de Panamá, los dos Gobiernos han resuelto celebrar una convención a estos fines y consiguientemente han nombrado sus Plenipotenciarios, el Gobierno de los Estados Unidos a George T. Weitzell, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Nicaragua a Diego Manuel Chamorro, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Nicaragua, quienes habiéndose presentado mutuamente sus respectivos plenos poderes que encontraron en buena y debida forma, han convenido y estipulado lo siguiente:

Artículo I

El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos

Los Estados Unidos de América nunca ha pretendido que ha comprado terreno, ni puede interpretarse de esta manera el Tratado, puesto que no se ha determinado porción de terreno.

No puede darse a este Tratado y muchísimo menos por nicaragüenses una interpretación más onerosa para Nicaragua que la interpretación que le da la misma parte contratante, los Estados Unidos de América.

El Senado y Cámara de Diputados de la República de Nicaragua

Decreta:

Artículo 1o. Ratificase con las modificaciones contenidas en la presente ley, la Convención celebrada el 5 de Agosto de 1914 en la ciudad de Washington, entre la República de Nicaragua y los Estados Unidos de Norteamérica, por medio de los respectivos plenipotenciarios, General don Emiliano Chamorro y el señor William Jennings Bryan, la cual se compone de cuatro artículos, y su tenor es como sigue:

El Gobierno de Nicaragua y el Gobierno de los Estados Unidos, estando animados del deseo de fortalecer su antigua y cordial amistad por medio de la más sincera cooperación para todos los objetos de su mutua ventaja e interés, y de proveer para la posible y futura construcción de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier ruta sobre el territorio de Nicaragua, cuando quiera que el Gobierno de los Estados Unidos juzgue la construcción de dicho canal conducente a los intereses de ambos países, y el Gobierno de Nicaragua, deseando facilitar de todos los modos posibles el feliz mantenimiento y operación del Canal de Panamá, ambos Gobiernos han resuelto celebrar una convención para estos fines, y en consecuencia, han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios:

El Presidente de Nicaragua, al General don Emiliano Chamorro, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Nicaragua en los Estados Unidos, y El Presidente de los Estados Unidos, al Honorable William Jennings Bryan, Secretario de Estado,

Quienes, habiéndose exhibido sus respectivos plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido y celebrado los siguientes artículos:

Artículo I.—El Gobierno de Nicaragua

concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos los derechos exclusivos y propietarios, necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un canal interoceánico por la vía del Río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier ruta sobre el territorio de Nicaragua, debiéndose convenir por ambos Gobiernos los detalles de los términos en que dicho canal se construya, opere y mantenga, cuando el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo.

Artículo II.—Para facilitar la protección del Canal de Panamá y los derechos propietarios concedidos al Gobierno de los Estados Unidos en el artículo anterior, y también para poner a los Estados Unidos en condiciones de tomar cualquier medida necesaria para los fines indicados aquí, el Gobierno de Nicaragua por la presente arrienda por un término de noventa y nueve años (99) al Gobierno de los Estados Unidos las islas en el Mar Caribe conocidas con el nombre de Great Corn Island y Little Corn Island, y el Gobierno de Nicaragua concede además al Gobierno de los Estados Unidos por igual término de noventa y nueve años (99) el derecho de establecer, operar y mantener una base naval en cualquier lugar del territorio de Nicaragua bañado por el Golfo de Fonseca, que el Gobierno de los Estados Unidos elija. El Gobierno de los Estados Unidos tendrá la opción de renovar por otro término de noventa y nueve años (99) los anteriores arriendos y concesiones al expirar sus respectivos términos. Expresamente queda convenido que el territorio arrendado y la base naval que se mantenga por la mencionada concesión estarán sujetos exclusivamente a las leyes y soberanía de los Estados Unidos durante el período del arriendo y de la concesión, y del de su renovación o renovaciones.

Artículo III.—En consideración de las anteriores estipulaciones y para los propósitos considerados en esta Convención, y con el objeto de reducir la deuda actual de Nicaragua, el Gobierno de los Estados Unidos, en la fecha del canje de ratificación de esta Convención, pagará a favor de la República de Nicaragua la suma de tres millones ...

(3,000.000.00) de pesos oro acuñado de los Estados Unidos del actual peso y pureza, que se depositará a la orden del Gobierno de los Estados Unidos, para ser aplicada por Nicaragua en el pago de su deuda.

Artículo IV.—Esta nueva Convención será ratificada por las Altas Partes Contratantes de acuerdo con sus leyes respectivas, y las ratificaciones se canjearán en Washington tan pronto como sea posible.

En fe de lo cual, nosotros los respectivos Plenipotenciarios firmamos y sellamos.

Hecho en duplicado en los idiomas español e inglés, a los 5 días del mes de agosto de mil novecientos catorce.

EMILIANO CHAMORRO (Sello)

WILLIAM JENNINGS BRYAN (Sello)

El Presidente de la República,

Habiendo examinado atentamente la Convención celebrada el 5 de agosto de 1914 en la ciudad de Washington, entre las Repúblicas de Nicaragua y los Estados Unidos de Norteamérica, por medio de los respectivos Plenipotenciarios, General don Emiliano Chamorro y el señor William Jennings Bryan, y encontrando dicha Convención enteramente ajustada a las instrucciones que se comunicaron al efecto al representante de Nicaragua,

Acuerda:

1o.—Apruébase en todas sus partes los cuatro artículos de que consta la Convención celebrada en la ciudad de Washington el día 5 de Agosto de 1914, entre las Repúblicas de Nicaragua y la de los Estados Unidos de Norte América, por medio de los Plenipotenciarios respectivos, General don Emiliano Chamorro y el señor William Jennings Bryan.

2o.—La Convención aprobada se elevará al conocimiento del Congreso Nacional para la ratificación de ley.

Comuníquese — Palacio del Ejecutivo — Managua, 10 de enero de 1916 — (L.S.) DIAZ El Ministro de Relaciones Exteriores — (L.S.) CHAMORRO.

Artículo 2o.—El artículo I de la Convención se leerá así:

“El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos, libre en todo tiempo de toda tasa o cualquier otro impuesto público, los derechos exclusivos y propietarios, necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un canal interoceánico por la vía del río San Juan el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier ruta sobre el territorio de Nicaragua, debiéndose convenir por ambos Gobiernos los detalles de los términos en que dicho canal se construya, opere y mantenga, cuando el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo”.

El Artículo III de la Convención se leerá así:

“En consideración de las anteriores estipulaciones y para los propósitos considerados en esta Convención, y con el objeto de reducir la deuda actual de Nicaragua, el Gobierno de los Estados Unidos, en la fecha del canje de ratificación de esta Convención, pagará a favor de la República de Nicaragua la suma de tres millones (3,000.000.00) de pesos oro acuñado de los Estados Unidos del actual peso y pureza, que se depositarán a la orden del Gobierno de Nicaragua en el Banco o Bancos o Corporaciones bancarias que designe el Gobierno de los Estados Unidos para ser aplicados por Nicaragua en el pago de su deuda u otros fines de interés público que promuevan el bienestar de Nicaragua en la manera en que sea convenido por las dos Altas Partes Contratantes; todos los dichos desembolsos deberán hacerse por órdenes libradas por el Ministro de Hacienda de la República de Nicaragua y aprobados por el Secretario de Estado de los Estados Unidos o por la persona que él designe.

Dado en el Salón de Sesiones de la Cámara del Senado — Managua, siete de abril de mil novecientos dieciséis — R. CHAMORRO, S.S. — (f) H. JARQUIN, S.S. — (f) J. L. SALAZAR, S.S. — (Aquí un sello).

Al Poder Ejecutivo — Cámara de Diputados — Managua, 12 de abril de 1916 — (f) César Pasos, D.V.P. — (f) J. L. ZELAYA, D.S. (f) RICARDO LOPEZ C., D.S. (Aquí un sello).

Por tanto, ejecútese — Palacio del Ejecutivo — Managua, 13 de abril de 1916 — (f) ADOLFO DIAZ — (Aquí el gran sello nacional) — El Ministro de Relaciones Exteriores — (f) DIEGO M. CHAMORRO (Aquí un sello).

LOS CONSERVADORES DEL TRATADO CHAMORRO-BRYAN

PEDRO J. CUADRA CH.

Uno de los más graves defectos del Tratado Chamorro-Bryan ha sido el que no se fijara fecha para la construcción del canal, cuya opción se daba a perpetuidad. El propósito de Nicaragua era que los Estados Unidos realizaran en un período prudencial, dentro de las exigencias históricas del continente, esa obra trascendental para el mundo, no sólo para nosotros. Nuestras necesidades económico-comerciales, en función con el canal interoceánico, se satisfacen completamente con la canalización del Río San Juan; pero no tenemos derecho, como ciudadanos del mundo en que habitamos, a negar el tránsito de esa vía mundial, que nos proponen hacer los Estados Unidos, aunque allá en el fondo pensemos, con sobra de razón, que sería mejor que sólo se realizara la composición del río. Es un sacrificio que el bien universal impone al bien particular; y por eso, los conservadores, conscientes de sus obligaciones con la nación y el mundo, no yacilaron en dar el paso trascendental que pagaron tan caro, con la pérdida de su prestigio, cobrado en la moneda ficticia de los prejuicios que se levantaron contra la celebración del tratado canal con los Estados Unidos, únicos que lo podían y tenían que hacer, si se hacía: Los conservadores, conscientes de lo que hacían, asumieron la responsabilidad con la cara al sol.

Hubo algo más aun —y de todo ésto damos fe: —Influyó mucho en la actitud consciente de los conservadores en el Gobierno de Díaz, el caso ejemplar de Colombia y Panamá. Los conservadores colombianos se habían opuesto, por lo que acaso creyeron el dictado puro del patriotismo, a ceder a Estados Unidos el territorio panameño para la construcción del Canal que imponían, con urgencia imperiosa, las necesidades del comercio mundial, y los Estados Unidos estaban empeñados en construir esa vía a todo trance. Y ¿qué lograron los colombianos con su oposición indebida a una obra que pedía a gritos la civilización del mundo? Que los panameños, influenciados por los americanos, se levantaron contra Colombia y se proclamaron independientes. Los Estados Unidos reconocieron al nuevo Gobierno de Panamá y celebraron con él el contrato ineludible, y el Canal de Panamá fue realizado por Teodoro Roosevelt e inaugurado por Wilson, como una de las maravillas del mundo. Colombia por su actitud hostil, perdió la gloria de haber contribuído a la realización de un enorme progreso, y por añadidura, la separación de Panamá.

Esta lección de tan elocuente fracaso, por una oposición indebida a un progreso del orden ecuménico pedido por el mundo, amaestró a los conservadores nicaragüenses, y en lugar de oponerse a las demandas americanas, accedieron a satisfacerlas con espíritu patriótico, por encima del criterio colombiano de hostilidad que era entonces el prevaleciente en la América Latina contra el llamado imperialismo yanqui, por lo

cual se levantó una nube de dicitos y prejuicios contra el conservatismo nicaragüense, hasta llamarlo *vendepatria*. No había inventado entonces la palabra mágica el segundo Roosevelt, con la cual, como un nuevo "Sésamo, ábrete", se abrió la América Latina entera a la confianza de Estados Unidos, que era la doctrina contenida y audazmente mantenida por el conservatismo nicaragüense, al celebrar el Tratado-Canal Chamorro-Bryan, frente al mundo. Esa palabra mágica fue la Política del Buen Vecino, que despejó los horizontes que estaban tan oscuros, cuando se celebró ese tratado.

Cuando el General Chamorro llegó a Washington como Ministro Plenipotenciario, acababa de subir al poder el partido democrático con la presidencia de Wilson que nombró Secretario de Estado a Mr. Bryan. Desde hacía varios años se hallaba pendiente ante el Senado Americano otro Tratado de Canal, firmado en Managua, entre el Ministro Americano y el Ministro de Relaciones don Diego Manuel Chamorro; pero como ese tratado había sido auspiciado por el Gobierno de Taft y Mr. Knox, republicanos, no tenía buen ambiente bajo el nuevo régimen democrático, que empezó repudiando la política del dólar y cerraba los ojos a todo acto de la administración pasada.

Este primer tratado trajo mal sino; no fue aprobado por la oposición sistemática de los democráticos cuyo líder en el Comité de Relaciones del Senado, era el Senador Bacon. Cuando llegó a Washington el Ministro de Hacienda, don Pedro Rafael Cuadra, a exponer la difícil situación económica que la falta de aprobación de los convenios celebrados con los Estados Unidos, para rehabilitar a Nicaragua en lo económico, se encontró con esa situación desastrosa, pues el Senado se oponía a continuar la ayuda iniciada por los republicanos, y como le decía el Ministro Dr. Salvador Castrillo al Sr. Cuadra: "Pierda toda esperanza, don Pedro, estos hombres ni oyen ni entienden nuestros asuntos; por un oído les entra y por otro les sale".

Estando en esa situación, verdaderamente desesperante, se le apareció al Sr. Cuadra un caballero americano de nombre Mr. Reeth, amigo de don Adolfo Díaz, y le aconsejó que se entendiera con Mr. Douglas, abogado de nota en Washington, para que tratara el asunto con Mr. Bryan, de quien era muy amigo y de gran influencia. Don Pedro Rafael no tardó en ponerse al habla con el Sr. Douglas, quien a los pocos días arregló una conferencia, en un club de Washington con Bryan, don Pedro Rafael Cuadra y Mr. Mallet Prevost, abogado de los banqueros. Ese día cambió la situación del Gobierno Americano, que convino en seguir la política de ayuda americana, con algunas modificaciones. Este fue un triunfo de la intriga sana.

Como el tratado Castrillo-Knox estaba completamente perdido, aunque no así el tratado canalero Weitzell-Chamorro, se sugirió que para asegurar el buen trato de los banqueros, se podría incluir alguna cláusula de protección en el tratado canalero pendiente, y de aquí se originó la necesidad de cambiarlo y hacer uno nuevo. Mr. Bryan consultó el caso con el Senador Bacon, líder de la oposición democrática a la política del dólar, y este Senador le sugirió a Bryan la inclusión de la Enmienda Platt. La idea fue propuesta al Gobierno de Nicaragua, y aceptada por don Adolfo Díaz. Hasta entonces, la intervención americana estaba sujeta a las vías de hecho, y se pensó que aceptando la Enmienda Platt se legalizaba la intervención responsabilizando al Gobierno Americano de sus fatales consecuencias. Si hubo error en esta creencia, lo excusa la buena intención que prevaleció, según nos consta, en los hombres de aquel Gobierno.

En el intermedio de esa discusión dejó de ser Ministro de Nicaragua el Dr. Castrillo y presentó sus credenciales el General Chamorro, que hasta entonces no se impuso de las negociaciones informales mantenidas con Bryan. Hemos de confesar que el General Chamorro no estuvo de acuerdo con ellas al principio, y se negó a firmar la nota pidiendo la celebración del nuevo tratado, según lo sugerido por Washington, exigencia que, como es costumbre en la diplomacia americana, le hicieron al Gobierno de Nicaragua. El pretexto que dio el General Chamorro fue el de que no tenía instrucciones directas de su gobierno para hacerlo; se avisó a Managua, y no tardaron en llegar las citadas instrucciones. Ya con la venia del Gobierno de Nicaragua, el Departamento de Estado presentó al Senado el proyecto de Canal, incluyendo la Enmienda Platt en su articulado, sin haberse firmado definitivamente todavía, como en consulta, era un tratado proforma, y así se discutió en el Comité de Relaciones del Senado, teatro de toda clase de intrigas contra el Gobierno de Nicaragua.

Dos grandes escandalizados de nuestra actitud americanista hubo en ese tiempo. En el interior de Nicaragua, el Partido Liberal, opuesto a toda intervención, que se les venía encima aplastante y avasalladora, y su actitud era naturalmente racional, explicable. En el exterior, todos los pueblos latinoamericanos, que temían y recelaban del llamado imperialismo yanqui, a pesar de las protestas reiteradas de los políticos de aquella gran nación, de que no pretendían, ni una pulgada de tierra abajo del Río Grande. Pero el tiempo todo lo transforma, y con el tiempo los liberales nicaragüenses comprendieron que no era tan fiero el león como lo pintan y transigieron con los yanquis. Ya antes hemos dicho que, como existían ciertas rozaduras entre el tratado canalero y la constitución vigente, cuando, bajo el gobierno liberal, se reformó la constitución, se incluyó un artículo, con el voto mayoritario del liberalismo para que no hubiera rozadura con la Constitución, bajo cuyo palio se reafirmó el Tratado Chamorro-Bryan, ya prohijado por el Partido Liberal. Primer triunfo del conservatismo intervencionista: atraer a sus opositores a su propio campo.

En cuanto a Latino América, la actitud que todos

los países han adoptado frente a los Estados Unidos en nuestros tiempos, con muy raras y sospechosas excepciones, es la de la confianza más completa en los Estados Unidos, la misma en el espíritu que repetidas veces, en documentos públicos que hablan por todos, demostró Nicaragua, era la causa que le imponía su conducta favorable a los americanos.

En el tratado canal, por ejemplo, produjo escándalo la concesión de unas bases navales que ni en tiempo de la guerra ocuparon los yanquis, y nadie se escandalizó de que casi todos los países hispanoamericanos hicieron iguales concesiones para la defensa del continente, en nuestro tiempo. Nicaragua se adelantó pues, en un cuarto de siglo, a esa actitud colaboracionista de Latino América con su actitud conscientemente asumida por un núcleo de dirigentes conservadores, contra la opinión de muchos de sus mismos correligionarios, que se mostraban recelosos y hasta hostiles.

Dichosamente, para nosotros, en ese momento plástico de la historia nicaragüense, gracias a la comprensión del Presidente don Adolfo Díaz, que se rodeó de una minoría consciente, no prevaleció el pensamiento de la masa, y así Nicaragua pudo salir del caos político y económico en que la dejaron los 18 años de la tiranía zelayista y el largo año del desbarajuste revolucionario, perturbador de los sanos conceptos del orden social y político, dejando tan hondas huellas de su paso esa minoría auténtica que dominó con Díaz que cuando, poco después, se impuso en la política conservadora el predominio de la masa, no pudo salirse del todo del cauce abierto por la minoría conservadora, cuya impronta trascendió hasta el Partido Liberal que siguió sus huellas tanto en lo religioso, como en sus relaciones con el americanismo.

Mas, como prejuicio es más duro de arrancar que una muela impactada, los dejaremos en el uso de su prejuicio, ateniéndonos nosotros a los resultados históricos que hablan mucho más alto que los prejuicios, resultados que nos muestran, con evidencia histórica indiscutible, —a) que la actitud conservadora ante los Estados Unidos, a la hora de la firma del Tratado Chamorro-Bryan fue adoptada posteriormente por todo Latino América, que puso su confianza entera, para la defensa del Continente en manos de los Estados Unidos.

b) que el Partido Liberal, que desacreditó, como pudo aquella acción conservadora, acabó adoptando el tratado como propio, mejorando su condición constitucional en 1939, cuando estableció que no afectaba la soberanía nacional ni la intangibilidad del territorio nicaragüense la celebración de un tratado "que tenga por objeto la construcción, saneamiento, operación y defensa de un canal interoceánico a través del territorio nacional".

Estos dos hechos cumbres hablan más alto, decimos, que todo el cúmulo de diatribas y ataques de que fueron objeto, no sólo en Nicaragua, sino aún en Latino América, donde la grito fue tan grande que no dejó de preocupar enormemente a los políticos norteamericanos, que presentían desde entonces la necesidad de tener una opinión favorable en todo el Continente, para su defensa en la probable guerra con el Japón que todo el mundo veía inevitable, como sucedió al cabo.

Los viejos amigos de EE. UU. y el Canal

WALLACE THOMPSON
Miembro correspondiente de la
Hispanic Society of America

La situación de la intervención de los Estados Unidos en Nicaragua tuvo aspectos que fueron ridículos, como aquel aparatoso engranaje económico para la cobranza de una deuda inglesa relativamente pequeña, y tuvo también tintes de tragedia nacional para los nicaragüenses. Sin embargo, mientras las esperanzas de aquel entonces de un ferrocarril al Atlántico fueron tan a menudo fallidas, y mientras en muchos casos no siempre vieron qué ganaban con el control norteamericano de sus asuntos, los nicaragüenses iban adelante con muy buena fe en el cumplimiento de sus obligaciones.

Sobre todo lo demás, se vislumbraba el hecho, espléndido y desnudo, que en poco más de doce años (desde 1910) los nicaragüenses, sin un gran préstamo extranjero y virtualmente sin ayuda extranjera —excepto el cuidadoso consejo y la asistencia Norteamericana en asuntos de administración, borraron su vieja deuda flotante, pagaron todas sus obligaciones extranjeras y al hacerlo lograron un estado de prosperidad y crédito, libre de supervigilancia extranjera, y lograron un récord sobresaliente en la historia de Centro América.

No siempre hicieron esto los nicaragüenses gustosamente, pero el hecho de que hayan limpiado sus libros a tal extremo y que lo hayan hecho con el consejo Norteamericano es un logro en la diplomacia de amistad inter-Americana que es digna de mayor encomio que el que recibe.

Nicaragua no carecía de hombres de visión que veían claramente hasta el fondo de este logro. El finado Presidente de Nicaragua durante la "intervención" (Don Diego Manuel Chamorro) describía la situación en estas textuales palabras:

"Nicaragua ha sido escogida por accidente del destino para ayudar a los Estados Unidos a resolver el problema de sus relaciones con la América Latina. El problema en todas partes es el mismo, pues los Estados Unidos son, por su poder y posición, el protector natural de estos países y lógicamente mantienen una situación de influencia en este hemisferio. Latino América goza de una existencia como naciones libres y separadas, por razón, en gran parte, de los Estados Unidos. Aun Chile y la Argentina, con todo y su orgullo, deben la oportunidad de alcanzar su destacada posición como naciones independientes a los Estados Unidos. Sin los Estados Unidos y la Doctrina de Monroe, no podrían, aun hoy, enfrentarse a un poder Europeo de primera clase.

La diferencia entre estos otros y Nicaragua es, pues, que Nicaragua reconoce y se enorgullece de admitir el hecho de estas sus relaciones con los Estados Unidos. Nicaragua trabaja con los hechos como son, y está resolviendo sus problemas con las duras realidades de su situación. Como resultado de esta aceptación de los hechos. Nicaragua, alegre y plácidamente, goza hoy de paz, seguridad y verdadera independencia, las que ha alcanzado por medio de los Estados Unidos. Además (y lo puedo decir con autoridad) Nicaragua no ha recibido y no recibirá jamás amenazas algunas contra su independencia de parte de los Estados Unidos. Por siete años he sido

Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua; he sido Ministro en Washington por dos años y ahora durante tres años Presidente de Nicaragua. Jamás en todos estos doce años he encontrado a los Estados Unidos injusto y usurpador, o rehacio a ayudar tan sabiamente como saben hacerlo en todo aquello que concierne al bienestar de Nicaragua".

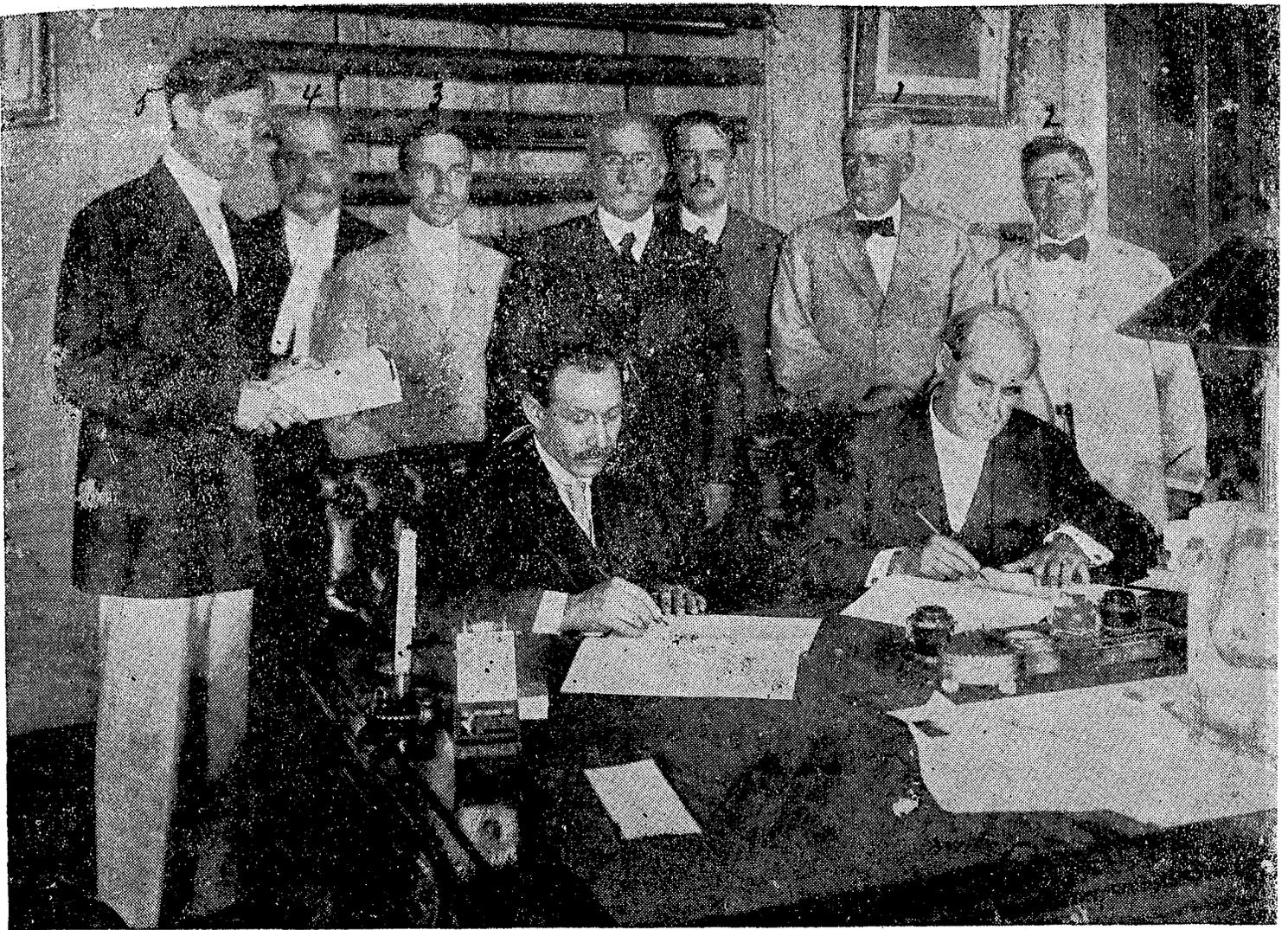
Todo esto fue un reflejo de una magnífica actitud, más rara de lo que nos damos cuenta hasta que hayamos recorrido la longitud de Centro América y hayamos visto cuán más grande y más digna era de lo mucho que encontráramos en otras tierras. No era una actitud de subordinación en ninguna forma, sino una comprensión de las inherentes posibilidades de cooperación internacional. En íntimo contacto con los Estados Unidos la buena fe Norteamericana era aceptada en Nicaragua más plenamente que en cualquier otro país de Centro América, o quizás de toda la América Latina. Los antepasados de estos Nicaragüenses se encontraron con los Norteamericanos tras las barricadas de los campos de batalla de Walker, y aprendieron a comprenderlos. Sus descendientes no tienen el sentido de intolerancia o antipatía — y al decir esto, no me llamo a engaño por una simple adaptación filosófica de su parte a lo que pudiera considerarse como "una situación".

Esos hombres veían el experimento que se llevó a cabo en Nicaragua con un sentido de satisfacción, con un aprecio del servicio que sería y que será para la humanidad, si ellos, junto con los Estados Unidos, podían probar, aunque sea una sola vez en la historia del mundo, que una nación grande y una nación pequeña pueden trabajar y caminar en una genuina asociación.

Nicaragua fue bien escogida para este experimento, no obstante haberlo sido, como dijo el Presidente citado, "por accidente" por fuerzas ajenas al mero planeamiento diplomático. El país es muy rico, está localizado en una de las grandes rutas comerciales del mundo, y probablemente, lo más importante que todo, Nicaragua es el sitio de lo que al fin será un segundo canal interoceánico.

Sí, el canal! Pues el canal no es un tema que se toma con ligereza o se discute de cualquier manera sino como algo inevitable por aquellos que vivían en Nicaragua, o por aquellos que estudian seriamente la situación Centroamericana. Sonreímos quizás al principio, mas pronto vemos la escritura en la pared y nos damos cuenta de que el Canal de Nicaragua significará algo más que una segunda zanja para el paso de vapores, aun cuando no es ahora un mero sueño fantástico. En 1914 los Estados Unidos pagaron a Nicaragua \$ 3,000,000 por una opción perpetua al territorio de un canal a través de Nicaragua y por el derecho de construir un elaborado sistema de defensa del territorio, y el canal, cuando este se construya. Un canal a nivel en Nicaragua, en el jardín privado, como si dijéramos, de las naciones Latinoamericanas y no a campo traviesa como en Panamá! Hay mucho de práctico en lo que se habla para cuando llegue el momento del canal en Nicaragua.

Más fuerte, quizás, que lo práctico son los hechos políticos. La construcción del canal nicaragüense sería tal vez el gesto de mayor alcance que los Estados Unidos podrían hacer para obtener la cooperación y aprecio de Centro América, digo más, de Latino América. Sucede que la construcción del canal, al que Nicaragua aspiró como la consumación de su comercio futuro, sería la prueba más grande y la más significativa de la buena fe de los Estados Unidos con Nicaragua y justificaría a ésta ante sus hermanas por su fe y amistad para con los Estados Unidos.



Firma del Tratado Chamorro-Bryan en Washington el 5 de Agosto de 1914. En la fotografía aparecen detrás del General Emiliano Chamorro, don Pedro Rafael Cuadra, Agente Financiero, don Pedro Joaquín Cuadra Chamorro, Secretario. (1) Robert Lansing, (2) Charles Douglass, (3) Boaz Long, (4) Mr. Smith, y (5) Mr. Boyan, abogados y oficiales del Departamento de Estado.

EL TRATADO CHAMORRO-BRYAN

¿es venta, cesión ú opción?

El General Emiliano Chamorro, ex-Presidente de la República y signatario del Tratado contesta:

Siendo yo el que firmé en nombre de la República de Nicaragua el Tratado Chamorro-Bryan la mejor explicación e interpretación que puedo dar sobre ese negociado diplomático es la nota oficial que con fecha 6 de Marzo de 1916 envié al Secretario de Estado de los Estados Unidos de América, señor Robert Lansing dándole la interpretación de Nicaragua y pidiendo la de los Estados Unidos, las cuales se conforman esencialmente.

A esas notas sólo cabe agregar que efectivamente con el transcurso del tiempo se ha llegado a pensar que fue una omisión el no estipular plazo para la construcción del Canal; pues sostengo que la intención que tuvo Nicaragua y los hombres del Gobierno de esa época fue teniendo en mira la construcción del Canal; y nunca pensamos que estábamos dando una opción para no construir el Canal. Por eso, en el aspecto negativo que tiene, fue que el 31 de Diciembre de

1938 pedí al Presidente de los Estados Unidos, Franklin D. Roosevelt, la necesidad de su abrogación o revisión, sin implicar menoscabo a los intereses de la defensa continental.

La nota a que me refiero y su contestación son las siguientes:

LEGACION DE NICARAGUA

6 de Marzo de 1916.

Excelentísimo señor:

Tengo instrucciones muy especiales de mi Gobierno para comunicarle a V. E. que el Ejecutivo de Nicaragua convocó hoy al Congreso a sesiones extraordinarias con el objeto de conocer, entre otros asuntos, del Tratado de Canal celebrado entre Nicaragua y los Estados Unidos, aprobado ya por el Senado Americano.

Mi Gobierno me informa que los miembros del Congreso están en disposiciones favorables a la aprobación del Tratado, en lo general, pero que se han suscitado entre ellos dudas acerca de su verdadero sentido y alcance, esto es, si su real interpretación es la de una opción o de una venta definitiva de la ruta del canal.

Como esto será el punto más serio que sobre el Tratado se discutirá en el Congreso, mi Gobierno ha creído conveniente, para no atenerse sólo a su propia interpretación, darme instrucciones para recabar de V. E. una declaración de la que el Gobierno de los Estados Unidos da a dicho Tratado.

A fin de que se vean las razones que tiene Nicaragua para considerar el referido Tratado como de una simple opción que concede a los Estados Unidos para la construcción de un canal interoceánico por la ruta de su territorio, me permitiré hacer, en esta nota, algunas referencias de la historia de estas negociaciones.

En las varias conferencias que con el Ministro Weitzell tuvo el Ministro de R.R. E.E., en presencia del Presidente de Nicaragua, con el objeto de celebrar el Tratado de Canal de 8 de Febrero de 1913, el Ministro de Relaciones Exteriores llamó la atención del diplomático americano sobre el protocolo firmado el 9 de Diciembre de 1901, entre el Ministro de Nicaragua, doctor Fernando Sánchez y el de los Estados Unidos Ministro William Lawrence Merry, en el cual se daban en arriendo (perpetuo) el derecho exclusivo de construir un canal por Nicaragua por la suma de \$ 6.000.000 de pesos moneda de oro de los Estados Unidos. El Ministro Weitzell declaró que aquella negociación era definitiva y que lo que se estaba discutiendo era una simple opción que dejaba a Nicaragua el derecho a una nueva indemnización de los Estados Unidos, una vez que se tratase de fijar las condiciones en que dicho canal sería construido.

Más tarde, cuando ese tratado, llamado Weitzell-Chamorro, por los nombres de los plenipotenciarios que lo firmaron, se sometió al Congreso de Nicaragua, se discutió acaloradamente sobre su verdadera interpretación, y la Comisión de Relaciones Exteriores, con el objeto de aclarar la discusión, propuso al Ministro Weitzell el cuestionario que junto con las respectivas contestaciones le acompaña. Como V. E. observará, el Ministro Weitzell reconoce, en esas contestaciones, que lo que se celebraba era un tratado de simple opción.

Además, la misma interpretación dio a las cláusulas de la mencionada Convención el Secretario de Estado Mr. Bryan, en su nota del 24 de Junio de 1913, en contestación a la mía del 5 del mismo mes y año, en la que yo expresaba, "que la Convención de 8 de Febrero de 1913 no es propiamente un contrato definitivo de Canal, sino tan sólo una opción relativa a los derechos que los Estados Unidos pueden ejercer en la posible construcción de un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua", refiriéndome a la contestación que Nicaragua dio a Costa Rica con motivo de la protesta que ésta presentó por la celebración de aquella Convención.

A este propósito debo advertir, y este es un punto de la más grande importancia, sobre el cual deseo llamar la valiosa atención de V. E., que si se tratase no de una opción sino de un tratado definitivo de canal, debió haberse tomado en cuenta, en ese caso, antes de celebrarse la Convención Canal, el Tratado de límites de 1858, entre Nicaragua y Costa Rica, para oír la opinión de esta última acerca de los inconvenientes que pudo haber tenido el negocio para los dos países, requisitos que no hubo necesidad de cumplir porque los contratantes considerando el pacto de mera opción, juzgaron que no se dañaban en él, en manera alguna, los derechos naturales de Costa Rica.

Si es verdad que ese Tratado de 8 de Febrero de 1913 fue después transformado en el de 5 de Agosto de 1914, habrá que tomar en cuenta forzosamente, para interpretar este último,

que siempre hubo, al negociar sus cláusulas, el mismo espíritu con que había sido el otro suscrito, de manera que la mente de Nicaragua ha sido siempre la misma, esto es, de considerar el tratado de simple opción.

Mi Gobierno juzga que una declaración de V. E., de que el Gobierno de los Estados Unidos interpreta el Tratado de Canal de igual manera que Nicaragua, además de que quitaría para el futuro toda causa de desavenencia, en cuanto a la interpretación del Tratado de Canal, contribuiría eficazmente a zanjar en la actualidad la dificultad que puede surgir de las dudas de los miembros del Congreso de Nicaragua.

En vista de todo lo expuesto, ruego a V. E. que se digne de acceder a los deseos de mi Gobierno: para facilitar los esfuerzos de éste en obtener la pronta ratificación del Tratado en el Congreso de Nicaragua.

Aprovéchome de esta oportunidad para renovar a V. E. las seguridades de mi más alta consideración y estima.

(f) EMILIANO CHAMORRO.

Excelentísimo señor Robert Lansing,
Secretario de Estado de los Estados Unidos.
Washington, D. C.

Washington, 11 de Marzo de 1916.

Señor:

Tengo el honor de acusar recibo de su comunicación del 6 de los corrientes, en la cual, de conformidad con instrucciones recibidas de su Gobierno, V. E. me informa que el Ejecutivo de Nicaragua ha convocado en esa fecha a sesiones extraordinarias al Congreso de aquel país con el objeto de conocer, entre otros asuntos, del Tratado de Canal celebrado entre su Gobierno y el de los Estados Unidos.

En contestación a su pregunta respecto de la interpretación dada por el Gobierno de los Estados Unidos a las cláusulas de este Tratado, permítame informar a V. E., que el Presidente Taft, cuando sometió la Convención de Canal de 1913 entre los Estados Unidos y Nicaragua a la aprobación del Senado de los Estados Unidos, habló de que la Convención daba a los Estados Unidos "la opción exclusiva a perpetuidad para construir un Canal Interoceánico por la ruta de Nicaragua", y más tarde, el Secretario Bryan aludió a aquella Convención como una opción.

Aunque la Convención de 1914 difiere en algo de la de 1913, como puede observarse por una inspección del lenguaje usado en las dos convenciones; respectivamente, sin embargo no es definitivo en ciertos aspectos y tiene el carácter de opción al dejar a futuras negociaciones entre los dos Gobiernos el arreglo de los detalles de los términos sobre los cuales será construido el Canal.

A este respecto deseo llamar su atención a lo consignado en la resolución de ratificación acordada por el Senado de los Estados Unidos el 18 de Febrero de 1916, como sigue:

"Por cuanto habiendo Costa Rica, El Salvador, y Honduras protestado contra la ratificación de dicha Convención, en el temor o creencia de que dicha Convención pudiera, en manera alguna, afectar los derechos existentes de dichos Estados, por tanto, el Senado declara que al recomendar y consentir en la ratificación de dicha Convención con las enmiendas hechas, dicha recomendación y consentimiento se dan en la inteligencia de que deben formar parte del instrumento de ratificación, siendo entendido que nada en dicha Convención lleva en mira afectar los derechos existentes de cualquiera de los países mencionados".

Esta enmienda, parece que debería concluir con toda queja de parte del Gobierno de Costa Rica de no haber sido consultado antes de la conclusión de la Convención.

Sírvase V. E. aceptar las renovadas protestas de mi más alta consideración,

(f) ROBERT LANSING.

Excelentísimo Ministro de Nicaragua,
General Emiliano Chamorro.
Washington, D. C.

CUESTIONARIO AL GOBERNANTE DE NICARAGUA

REVISTA CONSERVADORA dirigió al Sr. Presidente de la República, Doctor René Schick Gutiérrez, un cuestionario al que el Doctor Schick contestó en la forma de una carta que publicamos a continuación.

En nuestro cuestionario formulábamos una serie de preguntas sobre los problemas que la construcción de un Canal interoceánico a través del Istmo Nicaragüense presentaría a la economía nacional, tanto en su comercio de importación como de exportación. Cuál sería el efecto en la vida del pueblo nicaragüense en sus aspectos sociales y económicos la construcción de un Canal. La influencia que éste ejercería en los costos de producción agrícola e industrial. Como afectaría el Canal la cuenca hidrográfica del país, tanto en la parte física como en los derechos adquiridos para el uso de las aguas de esa misma cuenta hidrográfica. Como afectaría el Canal la estabilidad de nuestra moneda y si su equivalencia internacional se afectaría en alguna forma.

No dudamos que la contestación de estas preguntas implica un largo, detallado estudio imposible de realizar en la contestación de una encuesta, mas son problemas que tarde o temprano tendremos que resolver y que conviene estudiar para su mejor y más favorable solución.

La posibilidad de la construcción de un Canal Interoceánico a través de nuestro territorio no sólo nos plantea problemas de orden político sino también sociales y económicos y es hacia la conveniencia de estar preparados para esa posible eventualidad que REVISTA CONSERVADORA dedica sus páginas a ese tema de tanta importancia en la vida nacional.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
Managua, Nicaragua, C. A.

18 de marzo de 1964

Señor Joaquín Zavala Urtecho,
Director de la REVISTA CONSERVADORA,
Managua.

Estimado Señor Director:

Para dar respuesta a las preguntas formuladas por la REVISTA CONSERVADORA, en relación a los efectos que produciría en los diferentes aspectos de la vida nicaragüense, la construcción de un Canal Interoceánico, sería necesario conocer previamente las condiciones y estipulaciones que se establecieran en el correspondiente Tratado o Convenio que al efecto se celebrara.

En términos generales, es fácil advertir que su construcción sería causa de profundas transformaciones no sólo para Nicaragua sino para toda la comunidad centroamericana. Sin embargo, éstas no pueden adelantarse, porque, aunque los respectivos organismos especializados del Gobierno han realizado y realizan algunos estudios pertinentes, habrá siempre factores y consecuencias imprevisibles, dada la velocidad con que progresan la ciencia y la tecnología modernas, que revolucionan los sistemas de comunicación y de transporte.

Por otra parte, es sabido que en materia de Canal solamente existe la opción concedida por Nicaragua a los Estados Unidos de América, de ser la única Nación que puede negociar una vía interoceánica a través de nuestro territorio. Y hasta la fecha, no tengo conocimiento de ningún pronunciamiento del Gobierno Norteamericano en que exponga oficialmente sus ideas sobre el particular.

En lo que se refiere a Nicaragua, mi Gobierno, si le correspondiera afrontar este problema, tendría en cuenta todas las eventuales repercusiones sociales, políticas, económicas y culturales, que un acuerdo de esta naturaleza traería para nuestra Patria, dentro de principios de celoso resguardo y defensa de la soberanía y de la independencia nacionales.

Siento no poder complacer, por las razones expuestas, los deseos del Señor Director de la REVISTA CONSERVADORA, no obstante la importancia que concedo a su encuesta sobre un asunto de tanta trascendencia nacional.

Aprovecho la oportunidad para reiterar al Señor Director, las seguridades de mi distinguida consideración y aprecio,

RENE SCHICK

CUESTIONARIO A LOS GOBERNANTES DE CENTRO AMERICA

REVISTA CONSERVADORA dirigió el siguiente cuestionario a los Presidentes y Jefes de Gobierno de las hermanas Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras y Costa Rica, habiendo obtenido las respuestas solamente del Excmo Sr. Enrique Peralta Azurdia, de Guatemala y del Excmo. Sr. Francisco J. Orlich, de Costa Rica, las que nos honramos en publicar a continuación.

- 1 Desde la formación del Gobierno Federal en 1823, Centro América, por medio de su Asamblea Constituyente y sus primeros Gobernantes, consideró como de máximo interés y aun como la empresa material más importante para la Federación, la construcción del Canal por Nicaragua. Sigue siendo esa, en la actualidad, la posición de Centro América y en particular, la de su país?**
- 2 Cree V. E. que la canalización del Istmo por Nicaragua contribuiría al fortalecimiento del ideal de Unión Centroamericana o crearía problemas que lo impidan y en ese caso, cuáles serían esos problemas?**
- 3 Siendo Nicaragua una República independiente de Centro América con sus derechos soberanos propios, hasta donde cree V. E. que esos derechos afectan o podrían ser afectados por los de Centro América o por los de las Repúblicas que la forman?**
- 4 Para los efectos de la defensa continental es necesario el apoyo de las Repúblicas de Centro América a la política internacional de los Estados Unidos?**
- 5 Optaría su Gobierno por un tratado definitivo de Canal por Nicaragua interviniendo las cinco Repúblicas para llevarlo a efecto?**
- 6 Es V. E. partidario de que ese canal fuese construido por una potencia extracontinental?**
- 7 Considera V. E. como intervención de los Estados Unidos el patrullaje aéreo y marítimo que se realizó en las costas de Centro América hace poco tiempo a solicitud de algunos de los Gobiernos que componen el Istmo Centroamericano?**
- 8 Es su mejor opinión que el Tratado de Río Janeiro debe mantenerse vigente o hacerle enmiendas que aumenten o rebajen la acción conjunta de los países del Continente prevista en el mismo?**

ENRIQUE PERALTA AZURDIA
Jefe de Gobierno de la República de Guatemala.

- 1 Por razones obvias, no puedo opinar respecto a la posición de los otros Gobiernos de Centroamérica sobre el particular. En cuanto a Guatemala, sería necesario conocer previamente la forma y detalles a que estaría sujeta la eventual construcción de un Canal a través de la hermana República de Nicaragua.
- 2 Para responder a esta pregunta también sería necesario conocer previamente la forma y detalles relativos a la construcción del Canal en territorio nicaragüense.
- 3 No es posible dar respuesta a esta pregunta, ya que dicha respuesta envolvería juicio respecto a asuntos que competen exclusivamente a Nicaragua como nación soberana e independiente.
- 4 Es necesario, y dicho apoyo se viene prestando decididamente por parte de Guatemala.
- 5 Por las razones manifestadas en relación con las preguntas 1 y 2, en el momento actual es imposible formular una respuesta a esta pregunta.
- 6 De ninguna manera. América cuenta con los recursos necesarios para el caso de la construcción de un Canal por Nicaragua.
- 7 Dicho patrullaje no puede considerarse como intervención, no sólo por haberse efectuado a petición de los Gobiernos interesados ante la grave e inminente amenaza del comunismo, sino por los compromisos de carácter internacional que sobre la materia existen entre los Gobiernos Centroamericanos y el de los Estados Unidos.
- 8 El tratado de Río de Janeiro contiene sabias disposiciones para el mantenimiento de la paz y la seguridad del Continente; y en el caso eventual de producirse enmiendas a dicho instrumento deberían ser en el sentido de vigorizar la acción colectiva de los Estados Miembros.

FRANCISCO J. ORLICH
Presidente de la República de Costa Rica.

- 1 Estamos convencidos de la gran importancia del Canal de Nicaragua para Centroamérica. Sin embargo, Nicaragua y Costa Rica deberían interesarse cuanto antes en poner disponibles el Río San Juan y sus afluentes para navegación de bajo calado.
- 2 El Canal de Nicaragua, como toda obra de desarrollo económico en Centroamérica viene a fortalecer la integración económica y el ideal de la unión centroamericana.
- 3 Respetamos definitivamente la soberanía de Nicaragua en su territorio. En cuanto al Río San Juan, Costa Rica siempre ha sentido que tiene derecho a opinar y hacer valer sus derechos en la canalización. Así está hecha la reserva en el texto del Tratado Bryan-Chamorro aprobado por los Estados Unidos y Nicaragua.
- 4 A través de la OEA las Repúblicas de Centroamérica siempre han apoyado a los Estados Unidos en su política de defensa continental. Sigo creyendo que es a través de la OEA que se debe definir la política extracontinental de nuestros países. Hemos coincidido con la política de los Estados Unidos muchas veces y hemos discrepado muchas veces, pero en cuanto a defensa continental siempre nos hemos solidarizado con la política de los Estados Unidos.
- 5 Cualquier obra grande, como el Canal de Nicaragua, sería conveniente hacerla con el esfuerzo de las cinco Repúblicas Centroamericanas.
- 6 No es conveniente que el Canal sea hecho por una potencia extra-continental.
- 7 El patrullaje aéreo y marítimo de los Estados Unidos en las costas de Centroamérica a solicitud de cualquier Gobierno Centroamericano no es intervención cuando es el resultado de acuerdos bilaterales que nosotros respetamos.
- 8 El Tratado de Río de Janeiro, al igual que todos los instrumentos del Derecho Interamericano debe ser fortalecido para aumentar la acción conjunta de los países hemisféricos en su lucha por defender la democracia representativa como forma de Gobierno. Sólo así, con honestidad y firmeza podemos fortalecernos en la lucha contra las dictaduras.

CUESTIONARIO A NICARAGUENSES PROMINENTES

Es un hecho oficialmente reconocido por los Estados Unidos, que el Tratado Chamorro-Bryan es una simple opción para la construcción de un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua. Y por otra parte, el ex-Ministro Norteamericano, Mr. George T. Weitzell que fue quien negoció un primer tratado, en declaración ante el Senado de los Estados Unidos especificó que el Tratado Chamorro-Bryan no establecía condición alguna, ni fijaba faja territorial, de manera que cuando los Estados Unidos decidieran hacer uso de la opción tendría que negociarse un nuevo Tratado.

En esas condiciones, REVISTA CONSERVADORA hace las siguientes preguntas que fueron contestadas por quienes aparecen en las páginas posteriores.

- 1 Cree Ud. que en las condiciones actuales sería deseable y conveniente para los intereses de Nicaragua la construcción de un canal interoceánico por su territorio?
- 2 Cuáles serían los beneficios, que, a su juicio, reportaría al país o cuáles los inconvenientes?
- 3 Cuáles son las condiciones que debe plantear Nicaragua en la negociación de ese nuevo Tratado, si los Estados Unidos decidiesen hacer uso de la opción que les concede el Tratado Chamorro-Bryan?
- 4 La mente en que se basó la celebración del Tratado Chamorro-Bryan era la de contribuir a la defensa del Continente en cooperación con los Estados Unidos, según fue reiteradamente expuesto por los estadistas nicaragüenses que lo celebraron, cree Ud. que Nicaragua, manteniendo ese espíritu de contribuir a la defensa continental dentro del sistema actual de solidaridad americana, debe mostrarse anuente a la construcción de un canal para fines militares al negociar el nuevo Tratado?
- 5 Quién cree Ud. que debe poseer y administrar el nuevo canal, a) si este es militar, b) si este es comercial?
- 6 En cualquiera de los dos casos, cree Ud. que Nicaragua debe exigir como condición del nuevo Tratado el dominio, posesión y administración del canal, o compartirlo con los Estados Unidos?
- 7 O sería preferible que esos derechos fuesen otorgados a un organismo internacional, específicamente, nuestro organismo regional, la Organización de Estados Americanos?
- 8 Si los peligros que se ciernen por el mundo occidental y sobre el hemisferio en particular, hicieran necesario que el canal se construyera con fines militares, cree Ud. que Nicaragua debe negarse a contribuir a esos intereses defensivos del Continente en la celebración del nuevo Tratado canalero?
- 9 Desde su propia disciplina profesional o técnica, podría Ud. añadir alguna observación que le parezca pertinente?

LUIS A. SOMOZA DEBAYLE
Ex-Presidente de la República y actual Senador

Oportunamente recibí el cuestionario formulado por REVISTA CONSERVADORA sobre el Tratado Chamorro-Bryan y sobre las actuales posibilidades de la construcción de un canal interoceánico en territorio de Nicaragua, preguntas que contesto teniendo presentes el general interés que siempre ha despertado este asunto y la especial preocupación demostrada por el Partido Liberal porque ese Tratado, cuyos factores históricos son bien conocidos, no llegue a tener alcances fuera de una cabal y justa interpretación.

Aunque no creo que pueda simplificarse el examen de los orígenes del Tratado, en la medida que supone la afirmación que se expresa en el cuestionario, de que la única intención que estuvo en el ánimo de sus gestores fue la de contribuir a la defensa del Continente, estimo que por sus reales alcances, sobre todo en la época que están viviendo nuestros países, no sería justificable la construcción del Canal si con esa obra se persiguieran objetivos que no tengan exclusiva relación con el mayor progreso de nuestros países y con la defensa del Continente, dentro del respeto para la soberanía de los Estados directamente interesados y del espíritu de cooperación que ha dado vida al actual sistema de solidaridad americana.

Si bien el Tratado Chamorro-Bryan fue suscrito en época de expansión de los Estados Unidos como potencia mundial, y nuestros pequeños países sufrían en su vida interna graves calamidades por la pasión política, con las consecuencias correspondientes en sus relaciones internacionales, las voces del Tratado fijan únicamente una opción a favor de los Estados Unidos para negociar un tratado que permita la construcción de un Canal a través del territorio de Nicaragua.

Es afortunado que la única opción vigente concedida por Nicaragua, sea a favor de una Nación que ocupa lugar especial en el sistema de seguridad continental y es abanderada de la defensa de la libertad en el mundo. Ello presupone que si llegare la oportunidad de que los Estados Unidos inicien negociaciones para concluir un tratado que fije las bases para la construcción de un canal en nuestro territorio, procederían en concordancia con su propio prestigio, ventilando ampliamente con Nicaragua todos los aspectos en forma tal, que se garantice la armonía que debe existir entre países americanos.

Por lo demás, tengo plena confianza en que los funcionarios nicaragüenses que participaran en esas negociaciones, sabrían asegurar, con la comprensión de que han dado reiteradas pruebas los Estados Unidos, los beneficios que corresponderían a Nicaragua si se construyera el Canal, y al mismo tiempo sabrían reconocer la justa retribución correlativa al esfuerzo que significaría para los Estados Unidos la realización de esa gran obra.

HORACIO ARGÜELLO BOLAÑOS
Abogado; Ex-Secretario Privado de la Presidencia; Ex-Senador;
Ex-Presidente de la Directiva del Partido Conservador

- 1 Todo depende. Si hay buena voluntad entre los Gobiernos de Nicaragua y Estados Unidos, la construcción del canal por nuestro territorio podría hacerse en conveniencia no sólo mutua, sino en beneficio de América. Llamo América no a lo que los norteamericanos consideran, sino a lo que nuestra geografía proclama.
- 2 Como Nicaragua ha dado tan sólo una opción para la construcción del canal, el nuevo tratado a suscribirse para su construcción definitiva, reclamaría del patriotismo de los nicaragüenses las mayores seguridades de interés público en provecho de nuestra nacionalidad. Por qué digo que es una opción? Voy a dejar responder a los Secretarios de Estado de los Estados Unidos, Sr. Robert Lansing y Henry L. Stimson, quienes en notas cruzadas, la primera, el 11 de Marzo de 1916; y, la segunda, el 9 de Diciembre de 1931, dirigidas al General Emiliano Chamorro, Ministro de Nicaragua en Washington y al Presidente de Nicaragua, General José María Moncada. Dijeron así:

"... Aunque la Convención de 1914 difiere en algo de la de 1913, como puede observarse por una inspección del lenguaje usado en las dos convenciones; respectivamente, sin embargo no es definitivo en ciertos aspectos Y TIENE EL CARACTER DE OPCION al dejar a futuras negociaciones entre los dos Gobiernos el arreglo de los detalles de los términos sobre los cuales será construído el canal.

A este propósito sobre la nota del Secretario de Estado Lansing, es conveniente decir que, en la misma, aseguró:

"...permítame informar a V.E. que el Presidente Taft, cuando sometió la Convención de Canal de 1913 (Chamorro-Weitzel) entre los Estados Unidos y Nicaragua, a la aprobación del Senado de los Estados Unidos, habló de que la Convención daba a los Estados Unidos "la opción exclusiva a perpetuidad para construir un canal interoceánico por la ruta de Nicaragua", y más tarde, el Secretario Bryan aludió a aquella Convención como una opción".

La nota Stimson al Presidente General Moncada, dijo:

"...Yo no sé que acción tomará el Congreso, pero tengo confianza de que cuando el Gobierno de los Estados Unidos decida ejercer la opción ofrecida bajo el Tratado, el Gobierno de Nicaragua no faltará en tomar la acción que considere necesaria de su parte a fin de asegurar la realización del objetivo del Tratado".

- 3 Salvar, en primer término, el principio de soberanía; participación en las utilidades en forma sustancial; igualdad de condiciones de trabajo de norteamericanos y nicaragüenses en cuanto a tiempo, salario y sueldos, afirmar dentro de la Zona del Canal el derecho a que se enseñe el español en la faja canalera; libertad de cultos y el ejercicio de todos los derechos y garantías de nuestra Constitución Política en su jurisdicción.
- 4 Sí. Nicaragua debe contribuir en forma amplia y, sin equívocos, a la defensa del Continente. Los tratados hablan muy claro sobre el particular.
- 5 No cabe duda que los Estados Unidos están en mayor capacidad para administrar el Canal por Nicaragua. En cuanto a posesión, dejo expuesto mi criterio, salvando la soberanía y derechos inalienables que le son adscritos.
- 6 Nicaragua no debe, ni puede compartir con ninguna nación sus derechos indiscutibles.
- 7 No creo en los Organismos Internacionales, ni regionales, para actuar en mejor forma que los Gobiernos contratantes. En nuestra América esos Organismos han desempeñado el triste papel de Celestinas...
- 8 Cualesquiera que sean los peligros que se ciernan sobre el mundo Occidental, Nicaragua no debe rehuir el puesto de combate que le corresponde. Con entereza debe afrontar la situación que el destino le depare, pero debe siempre tener presente que los centinelas del Hemisferio y los defensores de las pequeñas nacionalidades son los Estados Unidos. Jamás debe separarse de la política internacional de ese gran país, de que son los principales gestores.
- 9 Desde luego. Muchas personas creen que la sentencia de la Corte de Justicia Centroamericana declaró la nulidad del Tratado Chamorro-Bryan. Nada más inexacto. Podría ese fallo haber condenado a una parte —los Estados Unidos de América—, que no litigó, ni tuvo derecho de defensa? Además, carecía de la esencia de la jurisdicción. Esto no lo comprenden los profanos en derecho. Bajo un examen con criterio agudo, la sentencia es contradictoria y a todas luces inejecutable. Declara que Nicaragua debe restablecer el estado de derecho, que ha de mantener, que existía antes del Tratado, entre las Repúblicas litigantes (El Salvador era la otra parte); y, después asegura "que la Corte se abstiene de hacer pronunciamiento respecto de la petición tercera de la demanda inicial, que aludía a "que en el fallo definitivo se condene al Gobierno de Nicaragua, a la abstención del cumplimiento del predicho Tratado Bryan-Chamorro". ¿Es o no cierto que la Corte dejó vigente el Tratado? No admite duda.

ALEJANDRO MONTIEL ARGÜELLO

Ex-Ministro de Relaciones Exteriores; Magistrado de la Corte Suprema de Justicia

Juzgo innecesario referirme al preámbulo que contiene la encuesta, ya que las varias interpretaciones del Tratado Chamorro-Bryan coinciden en que cuando fuera a construirse un Canal por Nicaragua tendría que negociarse un nuevo tratado, y paso a contestar las preguntas así:

- 1 La cuestión de la construcción del canal no debe ser examinada exclusivamente desde el aspecto de si ella es deseable y conveniente para los intereses de Nicaragua, como parece expresarlo la pregunta, sino que debe considerarse desde un punto de vista más amplio, que es el beneficio de la humanidad. Examinada así la cuestión, no puede haber duda de que la construcción del canal es deseable y conveniente. Nicaragua no sólo no debe

poner obstáculos a la construcción, sino considerarla como un imperativo que le impone la geografía.

- 2 Creo que, tanto los beneficios que el canal reportaría al país, como sus inconvenientes, han sido grandemente exagerados, y en gran parte dependerán de las condiciones que se convengan en el tratado.
- 3 Opino que sería adelantarnos demasiado el querer fijar desde ahora las condiciones que debe plantear Nicaragua en la negociación de un nuevo tratado para la construcción del canal. Esas negociaciones deben emprenderse con amplitud de miras por ambas partes, pensando más bien en el futuro que en la ventaja inmediata y momentánea.
- 4 y 8 Como país democrático, Nicaragua está obligada a contribuir a la defensa de la civilización cristiana y occidental, y debe permitir la construcción de un canal militar si se estima necesario. No creo que en modo alguno deba influir sobre nuestra decisión la posibilidad de que ese canal constituiría una zona de peligro en caso de conflagración mundial, pues no debemos rehuir la responsabilidad que nos imponen nuestras convicciones.
- 5, 6 y 7 Naturalmente que como nicaragüense me gustaría que fuera Nicaragua quien administrara el canal; mas son tantas las fórmulas que pueden presentarse en la negociación sobre esta materia, que estoy seguro de que será posible encontrar una que satisfaga a todos.
- 9 Creo que en la negociación del tratado debemos tomar muy en cuenta la experiencia que ha tenido Panamá, a fin de tratar de aumentar los beneficios y disminuir los inconvenientes del canal, para que él venga a hacer más firme la amistad entre Nicaragua y los Estados Unidos y no a constituir una fuente de discordias y mal entendidos.

LUIS PASOS ARGÜELLO

Catedrático de Derecho Internacional de la Universidad Centroamericana

Tratando de ser breve y conciso, hasta donde se puede, sobre tema tan complejo, daré un resumen de mi criterio sobre la cuestión del Canal de Nicaragua:

- 1 El Canal de Nicaragua no es un proyecto que pueda equipararse al trazo de una carretera o de cualquier obra vial, para preguntarse que "si es o no es deseable o conveniente". El Canal de Nicaragua es un destino histórico geográfico de Nicaragua, marcado por Dios y no por los hombres. El anhelo del Canal corre en las venas de toda la Historia Patria. Francisco Morazán soñaba con la ejecución del Canal y cuando fue Presidente de la República Federal de Centroamérica, por Decreto del Congreso Federal de 1830, encomendó los estudios pertinentes a técnicos holandeses. En 1849 apareció redactado en inglés y en español el semanario llamado "El Correo del Istmo" cuyo Director era el Padre Paúl, sacerdote que gozó de muchos prestigios en Nicaragua. Ese periódico estaba destinado a la propaganda del Canal Interoceánico y tenía el siguiente lema: "De dos mares aquí está la vasta puerta". El Desaguadero es lo mismo que el Canal, en la mente colonial de esa época. La Ruta del Tránsito evidencia la necesidad del Canal de Nicaragua. Walker es otra manifestación de esta verdad. Todos los Gobiernos de Nicaragua, desde su independencia, han tenido que hacer negociados diplomáticos o celebrar Tratados sobre el Canal, de una u otra manera.
- 2 Así como nuestros Lagos y el Río San Juan han marcado, durante toda nuestra historia, el destino geográfico del Canal, creo entender que esas mismas facilidades de la naturaleza que han hecho pensar siempre en el Canal de Nicaragua, ahora se contraponen a su construcción, puesto que la era atómica y nuclear hacen necesario que el nuevo Canal sea a nivel de los dos Océanos. Esto no puede hacerse a través de nuestros Lagos y nuestro Río San Juan, a menos que se desfigure totalmente nuestra geografía, pasando a ser el Gran Lago de Nicaragua un pequeño lago, lo cual no puede admitirse ni pensarse siquiera. De tal manera que esas mismas facilidades que antes había en Nicaragua para la construcción del Canal se han vuelto ahora obstáculo, se han tornado reversibles en contra de la construcción del Canal. Yo no soy Ingeniero, sino Abogado; y esta es una idea novedosa que lanzo a los Ingenieros y a los entendidos para que se estudie con mayor detenimiento. Una conclusión sobre este punto puede ser definitiva para desterrar toda idea del Canal de Nicaragua.

- 3 El Tratado Chamorro-Bryan no ha sido estudiado en Nicaragua con la serenidad suficiente. Ese Tratado tiene dos partes, totalmente independientes la una de la otra: —la construcción del Canal en su Artículo I, y el Artículo II que se refiere a la protección del Canal de Panamá, para lo cual Nicaragua arrienda las Islas del Maíz y concede a Estados Unidos el derecho de establecer una Base Naval en el Golfo de Fonseca. El Artículo I, que se refiere al Canal, es una *opción concedida a perpetuidad* a Estados Unidos para la construcción del Canal, sin que se haya enagenado ni una sóla pulgada del territorio nacional y ni siquiera fijado la zona de ese Canal, que bien puede ser por el Río San Juan y el Gran Lago o por cualquiera otra ruta sobre el territorio nicaragüense, agregando expresamente la letra del Tratado el siguiente concepto: "DEBIENDOSE CONVENIR POR AMBOS GOBIERNOS LOS DETALLES DE LOS TERMINOS EN QUE DICHO CANAL SE CONSTRUYA, OPERE Y MANTENGA, CUANDO EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS NOTIFIQUE AL GOBIERNO DE NICARAGUA SU DESEO O INTENCION DE CONSTRUIRLO". El Tratado Chamorro-Bryan es una Convención (palabra usada en la Introducción) *Preliminar*; y no se ha celebrado ni firmado el verdadero *Tratado Canaleiro*, el Tratado definitivo, que tendremos que negociar, llegado el caso, con base en todas las experiencias de Panamá.

- 4 La "Leyenda Negra" que se tejió en América Latina contra Nicaragua por la celebración del Tratado Chamorro-Bryan fue debido a su falta de estudio, porque esa Leyenda Negra no recae sobre el Artículo I del Tratado que es el que se refiere al Canal, sino que incide sobre el Artículo II, en el cual se estipula que para facilitar la protección del Canal de Panamá y los derechos eventuales del Canal de Nicaragua, Nicaragua arrendó por el término de 99 años a Estados Unidos las Islas del Maíz en el Mar Caribe y concedió, por el mismo lapso de 99 años, el derecho de establecer, operar y mantener una Base Naval en el Golfo de Fonseca. Agrega este Artículo II que "*el territorio arrendado y la Base Naval estarán sujetos exclusivamente a las leyes y soberanía de los Estados Unidos durante el período de arriendo y de la concesión*". De esta última parte subrayada es de donde ha emanado la Leyenda Negra. Hay que observar, sin embargo, que aún confesando que fue reprochable esta estipulación de conceder la exclusividad de la Soberanía sobre el territorio arrendado, que Estados Unidos nunca hizo uso de esa concesión y que nunca ha ejercido la tal soberanía ni sobre las Islas del Maíz ni sobre ninguna parte del Golfo de Fonseca. Por otra parte, cuando Estados Unidos en la última guerra estableció Bases Navales en el Continente Americano, entre ellas, en el Puerto de Corinto, en Nicaragua, por concesión de Nicaragua, ejerció efectivamente la soberanía sobre el territorio de sus Bases Navales, entre éstas, en territorio nacional, en Corinto. Y al igual hicieron otras Naciones Americanas. La magnitud de la Leyenda Negra fue tanta que hasta en el texto de Historia de Estados Unidos de la Universidad de Columbia, New York, aparecía Nicaragua en un mapa como protectorado de Estados Unidos. Una reclamación de nuestro Cónsul en New York, don Toribio Tijerino, dirigida en 1923 al Presidente de la Universidad, Nicholas Murray Butler, hizo que el Catedrático de la materia, Profesor Muzzey escribiera al Cónsul de Nicaragua que "falsas fuentes de información habían extraviado su criterio respecto al alcance del Tratado Chamorro-Bryan y que su obra de texto sería cambiada en esa parte en la próxima edición que se haría al año siguiente".

- 5 Creo que está en contra de los intereses y de la conveniencia de Nicaragua dar ingerencia en este asunto del Canal de Nicaragua a las otras Repúblicas Centroamericanas.

- 6 Es contraproducente hacer distinción entre Canal *militar* y Canal *comercial*.

- 7 No solamente para una mejor corrección de lenguaje, sino para una mejor explicación y comprensión a fondo de la materia, debe siempre hablarse de Canal de Nicaragua y nunca usarse la expresión del Canal por Nicaragua. Este cambio de preposición es sustancial para una mejor inteligencia de este problema.

- 8 El Tratado Chamorro-Bryan en su Artículo I, que se refiere al Canal, lo que estipula es que este Canal podrá ser construído por Estados Unidos y la opción exclusiva se refiere a que Nicaragua no puede conceder otro derecho igual a ninguna otra Nación. Esto es una verdad histórica y real en la época moderna, esté o no esté consignada en el Tratado Chamorro-Bryan. Pero aunque esa concesión se dio a perpetuidad —lo cual no está en contra de la esencia de los tratados— es lo cierto que el espíritu y la intención al celebrar ese Tratado y al conceder a los Estados Unidos esa opción, era lo que estaba en la mente de los nicaragüenses: conceder ese derecho a los Estados Unidos PARA LA CONSTRUCCION DEL CANAL. Pero de ninguna manera puede ampliarse la interpretación de este Tratado en el sentido *negativo*, es decir, que lo único que obtuvo Estados Unidos con esa opción es la prohibición para Nicaragua de negociar con cualquiera otra nación del mundo la

construcción del Canal. Este sentido negativo es repugnante y está en contra del orden público internacional. Algo sobre determinar el tiempo, en referencia a la ratificación del Tratado, se habló entre los Gobiernos antes de su ratificación. De esto fluye la necesaria consecuencia que si ha pasado ya medio siglo después de la celebración de ese Tratado, Nicaragua tiene el derecho de mover este asunto y negociarlo diplomáticamente para plantearle a los Estados Unidos nuestro criterio: el Tratado Chamorro-Bryan fue para darles una opción para construir el Canal de Nicaragua; y en este sentido Nicaragua está dispuesta a cumplir ese Tratado, con tal que los Estados Unidos se dispongan a esa construcción dentro de un tiempo que es hora ya de limitarlo y de fijarlo. Pero si los Estados Unidos no convienen en esa limitación, y lo que desean es un aspecto puramente negativo del Tratado, Nicaragua apoyada en la doctrina internacional de la Cláusula "rebus sic stantibus", implícita en todo Tratado, puede con perfecto derecho denunciar el Tratado Chamorro-Bryan.

HERNAN ZELAYA ROSALES

Ex-Decano de la Facultad de Derecho Universidad Nacional Autónoma

- 1 Siempre lo he creído necesario y conveniente para los intereses de Nicaragua, máxime en las actuales circunstancias, en que se trata de incrementar el desarrollo económico de los países del Istmo.
- 2 Creo que serían muchos los beneficios que reportaría al país la construcción del canal; el ejemplo lo tenemos en el mismo Panamá: desarrollo económico, cultural, incremento del turismo, etc.
- 3 Las condiciones políticas actuales del mundo colocan a Nicaragua en condiciones de igualdad para la negociación de un nuevo tratado para la construcción del canal con los Estados Unidos. Hay que tomar en cuenta que no estamos en las mismas condiciones que cuando se celebró el Tratado Chamorro-Bryan, y que en la parte segunda de este Tratado se estipula que cuando los Estados Unidos decidan construir el canal por nuestro territorio, ello será objeto de un nuevo convenio.
- 4 Creo que la construcción del canal, además de contribuir a la defensa continental dentro del sistema actual de solidaridad americana, debe hacerlo también con miras a un mejoramiento general en las condiciones políticas y económicas del país.
- 5 La administración del canal, ya sea éste de carácter militar o de carácter comercial, para evitar en el futuro conflictos que no puedan preverse, debe ser de carácter mixto, vale decir que tanto Nicaragua como los Estados Unidos deben estar representados en un Consejo de Administración.
- 6 No creo que los Estados Unidos concedan a Nicaragua el dominio, posesión y administración del canal, pero sí puede llegarse a un acuerdo para compartirlo.
- 7 El ideal sería que los derechos de administración fuesen otorgados a un organismo internacional, específicamente a la Organización de Estados Americanos.
- 8 No creo que Nicaragua deba negarse a contribuir a la construcción del canal con fines defensivos; pero sí creo necesario que sobre este particular se especifique la intervención de la Organización de Estados Americanos, llamada a resolver en definitiva todo conflicto que surja sobre este particular.
- 9 Si el momento de la construcción del canal llegase, en presencia del conflicto que se ha planteado en Panamá debemos tener presente que Nicaragua debe tomar en cuenta el patriotismo y la capacidad de todos sus hijos, sin distinción de colores políticos, para la elaboración de un nuevo tratado en el que, sin mancillar su soberanía, resuelvan de una manera clara y terminante todos los problemas de carácter civil, político y militar que puedan surgir.

DIEGO MANUEL CHAMORRO

Magistrado de la Corte Suprema de Justicia

- 1 Siempre se ha considerado que la construcción de un Canal por nuestro territorio es un desideratum de nuestro progreso. Fundamentalmente es no sólo deseable, sino también

conveniente. Pero hay que reconocer que en las condiciones actuales presentaría ciertos inconvenientes que habría que tener en cuenta al negociar el tratado canalero que es necesario negociar si los Estados Unidos deciden hacer uso de la opción que les da el Tratado Chamorro-Bryan. Obsérvese que las objeciones que se han hecho al Tratado Chamorro-Bryan es porque no obliga ni fija término para la construcción del canal. Luego no es porque que se considere indeseable su construcción.

- 2 Los beneficios serían incalculables en cuanto al desarrollo del país, sin los graves inconvenientes del Canal de Panamá porque el Canal por Nicaragua estaría localizado en el extremo sur del país, fuera de los grandes núcleos de población o mejor dicho de sus grandes ciudades y no partiría al país como en aquella República. El inconveniente sería las posibilidades de una guerra atómica. Pero con canal o sin canal, ¿nos libraríamos de esos inconvenientes si, por desgracia, se desatara un conflicto nuclear?
- 3 Participación, en una proporción justamente convenida, en los beneficios y rendimientos del canal y una representación adecuada en la administración y operación del mismo.
- 4 Creo que Nicaragua no podría negarse a esa cooperación si por imperativo geográfico fuese aconsejable la construcción de un Canal Militar, a pesar de los inconvenientes señalados en la respuesta anterior, de los que a la larga no nos libraríamos aunque no se construyera en nuestro territorio. El interés público continental debe regir la actitud de Nicaragua primordialmente. Al ratificar el Tratado el Senado de Nicaragua, la Comisión de Relaciones Exteriores de dicho cuerpo dijo, en su dictamen entre otras consideraciones que el Tratado "contribuía a una comunidad de defensa internacional en pro de toda la América".
- 5 a) Si es militar, los Estados Unidos, que son los únicos que pueden construirlo y defenderlo, tendrían que ser quienes lo administren y defiendan, porque sería ridículo pensar que nosotros podríamos hacerlo, para lo cual habría que concederles todas las facilidades necesarias, reservándonos sí los derechos territoriales soberanos: b) Si es comercial, debería ser poseído en una especie de sociedad por el país constructor y por el país dueño de la soberanía territorial en un porcentaje justo y convencional, así como tener representante en un Consejo administrativo que debería establecerse, como en toda empresa de tipo comercial.
- 6 Queda contestada en las respuestas anteriores.
- 7 En las condiciones actuales de la inoperancia de la OEA y sobre todo de la falta de solidaridad de los Estados que la constituyen, no se podría pensar en ello. Pero si esas condiciones variaran sería lo más adecuado, pues al fin de cuentas, los canales interoceánicos son como los caminos públicos, que deberían ser mantenidos en operación por la Comunidad.
- 8 Queda contestada en la respuesta 4.
- 9 No lo creo necesario, por ahora. Pero tendría mucho que observar si se abriera una discusión.

MARIANO FIALLOS GIL
Rector de la Universidad Nacional Autónoma

- 1 En las actuales condiciones no es deseable construir un canal interoceánico a menos que se negocie, satisfactoriamente, un nuevo tratado de acuerdo con las especificaciones que siguen, o quede abolido completamente el Tratado Chamorro-Bryan, lo que resultaría aún mejor.
- 2 Como beneficios podríamos citar el prestigio internacional de Nicaragua, la afluencia turística, el incremento de los negocios, la apertura de nuevos mercados, la oferta de trabajo, etc. Como contrapartida, o sea, posibles perjuicios, se pueden evitar si nuestro patriotismo y nuestro buen sentido de los negocios políticos lo procuran.
- 3 Mantener la absoluta soberanía en todo el territorio nacional y los fueros políticos, jurídicos, económicos y culturales que involucran el pleno ejercicio de la soberanía. En consecuencia, la única bandera que debe flamear en todo el territorio es la nicaragüense, eliminando así cualquier posibilidad de una "zona canalera".

- 4 Deben desecharse totalmente los fines militares ya que éstos acarrearían gravísimos perjuicios para nuestra Patria.
- 5 El Canal debe ser construído sólo con fines comerciales y debe ser poseído y administrado únicamente por el Gobierno de Nicaragua.
- 6 El dominio, posesión y administración del canal no debe ser compartido con nadie; por tanto, debe estar absolutamente sometido a la soberanía nacional.
- 7 Por ningún punto Nicaragua debe ceder nada a nadie.
- 8 Debe eliminarse toda intención de carácter militar y dedicarse sólo a fines comerciales.
- 9 Este negocio debe ser tratado como si fuera una empresa comercial y no política ni militar ni de ninguna otra especie para que no peligre la soberanía nacional. Lo ideal sería obtener un empréstito de una o más naciones que hayan demostrado ser amigas de Nicaragua y que se garantice que no se aprovecharán de su poder. Esta garantía debe ser otorgada por las Naciones Unidas a través del Consejo de Seguridad o por el organismo pertinente.

EMILIO GUTIERREZ G.

Abogado y Notario; Ex-Miembro Directivo del Partido Conservador de Nicaragua

- 1 Es *mo* deseable y conveniente para los intereses de Nicaragua la construcción de un canal *interoceánico*, ya que siendo una riqueza geográfica inexplorada, está en las mismas condiciones en que el Estado coloca las riquezas naturales, cuya explotación el mismo Estado desea, o de la propiedad de los particulares cuya función social nuestras leyes exigen ponerla en marcha.
- 2 El canal aportaría en primer término beneficios económicos, si son suficientemente resguardados; importancia del país en el orden mundial establecido; mayor conocimiento de nuestras riquezas y mayor estabilidad y madurez política, ya que la gran potencia mundial que estaría al frente de esta empresa haría que nuestro clima fuese de verdadera tranquilidad y de verdadera democracia. Toda riqueza tiene sus inconvenientes, cierto, pero el poseedor de ella tiene que pagar su precio, cualesquiera que ellos sean, para poderla disfrutar.
- 3 Nicaragua deberá plantear condiciones de soberanía exclusiva, haciendo que funcionarios administrativos y trabajadores extranjeros caigan dentro de nuestras leyes y nuestras autoridades, en el mismo nivel de los nacionales.
- 4 Nicaragua no debe ni puede ser indiferente a la defensa continental, y la solidaridad americana nos obliga a no poner obstáculos a una obra que contribuirá a esa defensa; así, pues, no solamente deben contemplarse los fines comerciales, sino también los de orden militar.
- 5 Entiendo que nadie querrá hacerse cargo de un gasto semejante para entregar la posesión y la administración del canal en otras manos; si fuese con fines militares, posesión y administración casi exclusivas, con las delimitaciones que la solidaridad continental exija, y si fuese con fines comerciales, con proporción decisiva para atender estos fines.
- 6 Nadie querrá, repito, hacer esta obra para dejar a un país pequeño y débil, como el nuestro, con el dominio, posesión y administración del canal que no podríamos defender después. Cualquier participación que se pidiere deberá ser para beneficio económico y proyecciones comerciales, que será justo extendamos a nuestros hermanos de Centro América.
- 7 Cualquier otorgamiento a la OEA es inestable, ya que esta organización, tal como camina, tiende a su disolución, a fuerza de ser inoperante.
- 8 Precisamente por los peligros del mundo occidental es que me pronuncio porque no solamente se contemplen fines comerciales, pues Nicaragua, por su ideología y tradición está obligada a sufrir los riesgos que implica la defensa de estas ideas y tradiciones cristianas, que son nuestro acervo.
- 9 Podría sugerir muchas, pero lo reducido del espacio concedido hace breve y lacónica nuestra exposición.

ALEJO ICAZA ICAZA

Abogado; Miembro Directivo del Partido Liberal Independiente

Mucho les agradezco la oportunidad que me brinda REVISTA CONSERVADORA con su Encuesta, para expresar mis opiniones sobre el Tratado Chamorro Bryan.

Según el periodista Pedro J. Cuadra Ch., que actuó de Secretario de su padre D. Pedro R. Cuadra, Agente Financiero que negoció dicho Tratado, hubo más interés de parte del Gobierno de Nicaragua que de parte del Departamento de Estado y, más aún, que de parte del Senado Americano que se mostraba reticente.

El gobierno conservador de Nicaragua, entonces urgido de dinero y deseoso de afianzar su posición política, se mostró más activo que el de los Estados Unidos que consideraba probablemente en esa época, por su situación internacional y frente a un gobierno que todo se lo debía, que no necesitaba de opción alguna para celebrar en el momento oportuno un tratado a su sabor y antojo, para la construcción de un canal por este país. Se daba cuenta perfecta de que vencido en una contienda militar, o dominado en cualquier otra forma por una potencia extranjera, de nada le podrían servir los tratados celebrados con Nicaragua. Los "chifon papier" de que hablaba Guillermo II.

Con la gesta de Rigoberto Cabezas que puso frente a frente a los Estados Unidos con Inglaterra, quedó eliminada toda pretensión al respecto de la segunda, única potencia marítima entonces capaz de enfrentarse al Coloso del Norte. Alemania y el Japón carecían de suficientes barcos de guerra y estaban muy lejos para hacerlo, pues a eso equivalía el pretender siquiera construir un canal en este Continente; y por eso las gestiones con el segundo, de parte del Presidente Zelaya, fueron una locura y precipitaron su caída.

Pero así como la situación de los Estados Unidos, con opción o sin ella era antes de absoluta seguridad para emprender la construcción de un Canal por Nicaragua, la actual es todo lo contrario. Con opción o sin ella, con tratado (bueno o malo) o sin tratado alguno, no pueden ahora construir un canal por parte alguna del Continente Americano, sin tomar en cuenta a todos los gobiernos de éste; y, sobre todo, a sus pueblos. Con éstos, que ya están más conscientes y despiertos y se dan cuenta de lo que pasa en el mundo, sucede a los Estados Unidos lo que a los padres frente a los hijos menores que saben plantarse: No pudiendo matarlos, en ciertos casos tienen que transar con ellos y muchas veces hasta aceptar sus caprichos.

Los Estados Unidos ya no pueden, como antes, imponer su voluntad por medio de la fuerza en ningún país del Continente, o hacer con uno de sus gobiernos cualquier arreglo que los otros, o sus pueblos, consideren oneroso, aunque sea solo para el país del gobierno que lo acepta. Se exponen a que surjan contra sus Embajadas y contra los intereses de sus connacionales, que ahora son cuantiosos, actos de violencia que los pueden poner en el caso de tener que desembarcar en todos sus fuerzas y llegar a la violencia, lo que el propio pueblo norteamericano no aprobaría y podría provocar una conflagración cuyos alcances no se pueden prever. No creo en que se emprenda la construcción de un nuevo canal en parte alguna de nuestro Continente; y a lo más que los Estados Unidos pueden llegar es a construir un nuevo juego de exclusas en Panamá. Si están hablando de un nuevo canal por otra parte es probablemente para meter "el mono" a los panameños; pues los mismos problemas que ahora tienen con Panamá podrán seguramente tener en el futuro en otra parte.

Por los estudios preliminares que hay que hacer y por los tratados que hay que concertar, además del tiempo de construcción, en los Estados Unidos se ha calculado que por más energía atómica que se emplee en la obra, esta costará varios miles de millones y tardará más de diez años. Pero dados los enormes y rápidos progresos que se hacen en la aviación, nadie puede negar la posibilidad de que dentro de diez años aviones de más de cien toneladas de capacidad transporten toda clase de mercaderías a un costo mucho menor del actual por mar. Así, mientras un trasatlántico de veinte mil toneladas haga un viaje, a un puerto en el que haya que trasbordar la mercadería para su destino definitivo, diez aviones de cien toneladas, con menos tripulación los diez que la del barco, podrán hacer veinte viajes directamente al lugar de destino sin trasbordos.

Para fines estratégicos, ya todos sabemos que los mismos adelantos de la aviación y los de los proyectiles teledirigidos hacen imposible toda defensa de un canal.

Las anteriores no son sino mis observaciones personales, tal como las desea el punto noveno de su Encuesta. Pero me sirven de base para contestar en forma simple las otras ocho.

Aunque no creo, como dejo dicho, que se haga el Canal en las actuales condiciones del tráfico mundial sería muy deseable y conveniente para Nicaragua, y para todos los países del mundo, la existencia de un canal interoceánico en nuestro territorio; y sus beneficios son evidentes. Acortaría mucho las distancias para las comunicaciones entre las partes del Atlántico y del Pacífico, en que principalmente está dividido el Hemisferio Norte, que tiene mucha más tierra que el Sur: y para nosotros, además de que toda agua que pasa por un lugar deja algo de humedad en éste, significaría el inmediato desarrollo del Litoral Atlántico y de los Departamentos de Granada, Rivas, Chontales y Boaco, a los cuales afluiría seguramente la inversión extranjera. Inconveniente alguno no lo veo.

Dada la situación internacional y la evidente interdependencia de los países de América, prácticamente no sería Nicaragua sola la que impondría las condiciones de un tratado canalero, si los Estados Unidos disponen hacer uso de la Opción contenida en el Tratado Chamorro Bryan. Aquellos tendrán que contar para ello con la aquiescencia de los otros países americanos y tomarlos en cuenta en las negociaciones, para no tener problemas después. No creo que lo hagan con miras a la defensa del Continente, pues, cuando se haya terminado, los medios de lucha por el aire y la estratósfera serán tales que ningún papel jugarán los acorazados y los medios marítimos de transporte en una guerra.

Con todo, Nicaragua debe contribuir siempre a la defensa continental y tanto ella como los otros países de América estar al lado de los Estados Unidos en cualquier lucha con potencias extracontinentales, cualesquiera que sean las circunstancias.

Probablemente un nuevo canal, si es que se hace, será puramente comercial; y entonces no tendrá gran importancia quien sea el que lo maneje. En materia de eficiencia administrativa confío más en los norteamericanos que en los latinos, lo que no excluye que en las circunstancias actuales ella debe ser mixta o entregarse a un Organismo Internacional o Regional.

Para un canal puramente comercial, lógicamente Nicaragua no debe hacer concesiones respecto a soberanía sobre parte alguna de su territorio.

F. E. GUANDIQUE

Abogado; Miembro de la Comisión Internacional de Juristas

Toda pregunta implica la posibilidad de que la respuesta sea dada en uno u otro sentido, pero en este caso las condiciones son diferentes, desde luego que es un hecho indisputable que existe el Tratado Chamorro-Bryan. Bajo esas condiciones creo que Nicaragua, debe por respeto propio y por deber internacional, cumplir ese Tratado en la forma, extensión y con los propósitos para los cuales fue hecho. En consecuencia, creo que mientras ese Tratado exista como tal, Nicaragua está obligada a aceptar que se construya el Canal. Lo que queda por discutir, es cuáles serían las condiciones en que se haría la construcción del Canal.

Con esa idea en mente, mi respuesta a su cuestionario es el siguiente:

- 1 Nicaragua ya está obligada a aceptar esa construcción, y no cabe ahora discutir si ello es deseable o conveniente para los intereses de Nicaragua.
- 2 Tampoco cabe especular sobre los beneficios o los inconvenientes que se derivarían para Nicaragua, puesto que existan unos u otros, Nicaragua, ya está comprometida a convenir o aceptar esa construcción.
- 3 Si los Estados Unidos desean construir el Canal, Nicaragua debe aceptarlo y al discutir las condiciones, creo que tan sólo debe presentar y discutir cuestiones de tipo financiero o económico, ya sea para el país o para los particulares.
- 4 La finalidad o destino del Canal, ya sea militar o comercial no está en las manos de Nicaragua, sino de los Estados Unidos y si el espíritu de los negociadores de ese Tratado, fue
- 5 Si el Canal es militar, debe ser poseído y be respetarse aquel propósito.

para que sirviera para fines militares, demantenido por quien pueda defenderlo y esto por la sencilla razón de que las fuerzas de un país no pueden ponerse bajo el mando de otro. Si es comercial, bien puede estar administrado por una Comisión conjunta de los países interesados.

- 6 Al presente lo que se hace, son Tratados de Unión o Alianzas y así los países interesados

pueden conjuntamente sin ofender al principio de soberanía poseer, administrar y defender lo que es materia de la Unión o de la Alianza.

- 7 Los derechos de las partes deben ser claramente definidos directamente entre ellos mismos. La vida de ciertos organismos internacionales, aunque estén formados con buena voluntad, es precaria y en cualquier momento pueden desaparecer. Además, esos organismos carecen de medios directos para protegerse y defenderse. Creo que tales Organismos, cuya inoperancia ha quedado repetidas veces demostrada, no deben ser utilizados.
- 8 Ya dije antes que Nicaragua no debe ni puede negarse a la construcción del Canal.
- 9 Creo que si el Gobierno de Nicaragua no está contento con el Tratado Chamorro-Bryan, lo que debería hacer es provocar su reforma, pero mientras exista como tal, debe cumplirlo y respetarlo.

ENRIQUE PORRAS G.

Director de la Escuela de Periodismo; Vice-Presidente de la Comisión Nacional de la Alianza para el Progreso

- 1 Si.
- 2 a) Beneficio: Desarrollo económico rápido y como consecuencia bienestar social y extensión cultural.
b) Inconvenientes: Escasez de mano de obra para las labores agrícolas.
- 3 Debe ignorarse el Tratado Chamorro-Bryan y plantear nuevas condiciones a la altura de los conceptos del Interamericanismo y esforzándose por anticipar el curso del desenvolvimiento histórico de la Humanidad.
- 4 En vista del pasmoso desarrollo de la capacidad destructiva de las grandes potencias actuales y de las posibilidades de la navegación aérea y espacial un canal marítimo tiene una importancia militar insignificante.
- 5 Los Estados Unidos con fines principalmente comerciales.
- 6 Nicaragua debe tener dominio y posesión de todas las partes de su territorio, y el canal administrado por los Estados Unidos como inquilino de acuerdo con los términos de contrato.
- 7 No, los Organismos Regionales son demasiado sensibles a los climas políticos para tener eficacia ejecutiva. En cuanto a la O.E.A. tendría poco que ver con un canal para fines comerciales, a no ser con las tarifas.
- 8 La mejor contribución que puede hacer Nicaragua para los intereses defensivos del Continente es realizar una verdadera integración cultural que incluya a todos sus habitantes. A través de esta integración cultural lograr una estabilidad política basada en los principios republicanos y democráticos, demostrando así la filosofía de la civilización occidental y la democracia son el camino que le puede dar más felicidad a los pueblos de la tierra.

EDGARDO BUITRAGO

Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional

- 1 Creo que sería conveniende para Nicaragua la construcción de un canal interoceánico por su territorio.
- 2 Considero que, en términos generales, los beneficios que tal construcción reportaría serían de dos clases:
 - a) Beneficios económicos, tanto de interés fiscal por los ingresos que su administración proporcionaría directamente al Presupuesto General del Estado, como de interés nacional por las nuevas fuentes de ocupación que, indefectiblemente, crearía para los nicaragüenses.
 - b) Beneficios de orden cultural por el mayor contacto en que nos pondría con el mundo entero y en especial con el mundo atlántico.

Por su parte, los inconvenientes creo que se reducen estrictamente a un sentido político por el roce de soberanías que pudiera darse entre nuestra patria y Estados Unidos; inconvenientes que podrían salvarse definitivamente dentro de un justo y equilibrado entendimiento entre ambos.

- 3 Estimo que son dos los principios fundamentales sobre los que debe basar Nicaragua toda negociación con Estados Unidos:
 - 1) Aseguramiento pleno de la soberanía nacional.
 - 2) Régimen, por lo menos, de igualdad en los aprovechamientos del canal.
- 4 Me parece que los peligros de una nueva guerra mundial son cada vez menores en la era atómica en que vivimos. Por consiguiente, no encuentro razones suficientes para dedicar el canal a fines puramente militares de defensa continental.
- 5, 6 y 7 Lo deseable es que la posesión y administración del canal esté por entero en Nicaragua; pero esto, desde luego, encontraría algunas objeciones por parte de quienes financien la obra con su propio dinero. Sin embargo, Nicaragua no puede renunciar nunca ni a la posesión efectiva del territorio por el que se construya el canal ni a compartir, por lo menos, su administración. Esta no debe cederla a nadie. Ni siquiera a un organismo internacional.
- 8 Queda contestada en la N^o 4.
- 9 No encuentro ninguna observación que agregar.

LEOPOLDO NAVARRO B.

Director de La Noticia

Con mucho acierto ha sido discutido siempre el Tratado Chamorro Bryan, o sea aquella estructura jurídica que se quiso dar a la construcción, operación y mantenimiento de un Canal Interoceánico a través de nuestro territorio.

A la discusión jurídica se ha agregado la discusión sobre la conveniencia económica de la vía y más aún la de los peligros que por la posesión de una obra de tal naturaleza como objetivo estratégico se derivarían para la población en la eventualidad de un conflicto universal armado.

Repetida y constante ha sido, a la vez que acertada, la argumentación a favor de la invalidez total del Tratado Chamorro-Bryan y por eso mantenemos siempre aquellos argumentos que tienen su respaldo en la Constitución Política que en todo tiempo ha sancionado con la nulidad absoluta cualquier desprendimiento en favor de terceros y a cualquier título de los derechos soberanos territoriales de Nicaragua.

Preciosa es la oportunidad que se nos presenta a los nicaragüenses al actualizarse el debate del tema del Tratado Chamorro-Bryan, dada la revisionista que ha surgido en Panamá contra las cláusulas lesivas de los Tratados que rigen a su Canal.

Es tan actual el tema para los panameños como lo es para nosotros que soportamos un Tratado concluído y ratificado, como para los mexicanos y colombianos que al discutir las proyecciones de un posible canal en sus territorios se oponen en todas formas a las cláusulas de exclusividad y perpetuidad en los derechos que hubiere de reconocerse a favor de terceros.

Los motivos sobran pues, para que REVISTA CONSERVADORA se haya propuesto la realización de esta encuesta encaminada a conocer el sentimiento nacional en relación al Tratado y a la conveniencia económica y política de la obra canalera.

Con el interés de cooperar pasamos a contestar el interesante cuestionario que se nos ha sometido, en la siguiente forma:

- 1 Sería absurdo negar la conveniencia de la construcción de un canal por Nicaragua. Obra de grandes alcances, el canal absorbería grandes masas de desempleados. Sería el canal una fuente riquísima de trabajo para los nicaragüenses y un estímulo constante para el estudio profesional de ciencias físicas y matemáticas y de ciencias económicas y administrativas en nuestras juventudes. Al mismo tiempo la obra incrementaría el comercio de las poblaciones asentadas en las riberas del Gran Lago y con ello el progreso material y

cultural de aquellas comunidades mediante el tráfico que tendrían como Puertos Internacionales.

Pueblos alejados en la actualidad del contacto necesario y fácil con otras poblaciones, serían estimulados en su desarrollo con el incremento y las facilidades del comercio náutico. Lo que ahora no es más que un lago desierto se vería surcado por todo tipo de embarcaciones en ejercicio del comercio.

En nuestra opinión sí es deseable y conveniente la construcción del canal.

- 2 Dichas las ventajas, quedaría este espacio reservado para determinar las desventajas o los inconvenientes tal como se pide. Y no encontramos ninguno. Los de orden jurídico naturalmente estarían previstos o eliminados en el acuerdo básico necesariamente distinto al Tratado Chamorro-Bryan y en todo caso sujeto a nuestra Constitución, a nuestra propiedad, a nuestra Soberanía en una palabra. Los de orden técnico o científico serían eliminados o reducidos por los ingenieros conocedores de este género de obras.

Desde el punto de vista de la Legislación Laboral no habría inconveniente alguno, ya que se ha provisto en el Código de la materia que un 75% de los trabajadores deben ser nicaragüenses, con lo cual está garantizado en cualquier clase de empresa el derecho preferente del trabajador nacional.

- 3 En esta tercera pregunta se plantea nuevamente el problema de la validez o invalidez del Tratado Chamorro-Bryan. Estamos por lo último como no dudo será la opinión sin reservas de todos los nicaragüenses.

Es nulo el Tratado porque la Constitución de 1911 bajo cuyo imperio se concluyó se oponía a cesiones de tal naturaleza y a tratados que comprometieran derechos territoriales otros que los tendientes a la Unión Centroamericana.

Si el Tratado nunca ha sido válido, los Estados Unidos no pueden decidirse a "hacer uso de la opción" que no tienen, porque no puede reclamarse ni exigirse aquello sobre lo que no se tiene ningún derecho.

- 4 El Canal por Nicaragua debe tener una finalidad comercial, lo cual no obsta al paso de naves de guerra de naciones amigas, lo cual no da una finalidad militar a la vía.

El mismo Canal de Panamá no es en sí una vía militar. Otra cosa es el hecho de existir acantonamientos militares en una zona canalera, lo cual no sería deseado ni conveniente, excepto en tiempo de guerra, lo que está permitido en nuestra Constitución y se ajusta a la realidad y a la necesidad de las alianzas que tengamos con otras naciones.

- 5 y 6 Estas dos preguntas giran sobre un mismo tema y por eso sintetizamos sus respuestas conjuntamente.

Nicaragua, dueña de su territorio indiscutiblemente es y debe ser la dueña de la vía.

El asunto de la administración es diferente, y dada la inversión y la experiencia de los Estados Unidos, la administración tendría que compartirse con aquel socio.

- 7 Mayores complicaciones traería la administración por un organismo internacional que la realizara Nicaragua conjuntamente con los Estados Unidos. Basta señalar que a la hora de someter un asunto a votación de una junta administradora el voto de Nicaragua podría más de una vez estar en minoría y sus intereses sujetos al interés de los demás, lo cual es inconcebible.

Si se va a construir un canal por nuestro suelo éste tiene que ser nicaragüense aunque en los hechos tengamos que compartir la administración con los Estados Unidos.

- 8 Nicaragua no puede sustraerse de sus obligaciones internacionales contraídas con los pueblos americanos. En la eventualidad de una guerra nuestro territorio puede prestarse al uso temporal de otra Potencia americana si así lo exigen los intereses de la defensa continental.

Esto lo decimos no sólo por la permisibilidad expresa a ese respecto en la Constitución vigente y los Tratados suscritos a ese respecto, sino además con los ojos bien abiertos a la realidad. Si así no fuera presa fácil seríamos de un enemigo cuyas fuerzas miles de veces superiores a las nuestras contrarrestamos con el compromiso de Asistencia Recíproca de los Estados Americanos.

RAFAEL PANIAGUA RIVAS

Abogado; Escritor; Ex-Miembro Directivo del Partido Conservador de Nicaragua

Se ha venido usando la palabra *opción* (y así lo hace REVISTA CONSERVADORA en la introducción a esta encuesta), como un atenuante a las obligaciones contraídas por Nicaragua en el Tratado Chamorro Bryan. Es del caso preguntarse los alcances de dicha expresión. "La opción —dice la Enciclopedia Jurídica Española, Tomo XXIII, pág. 790— es un contrato por virtud del cual el propietario de una cosa o derecho concede a otra persona, por tiempo fijo y en determinadas condiciones, la facultad exclusiva de adquirirlo o de transferirlo a un tercero".

El Tratado Chamorro-Bryan dice textualmente en su artículo 1º: "El Gobierno de Nicaragua cede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos, por siempre libre de todo impuesto u otra carga pública, los derechos de exclusiva propiedad necesarios y convenientes para la construcción, funcionamiento y conservación de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier otra ruta en territorio nicaragüense". A mi modo de ver, y salvo opiniones más autorizadas, Nicaragua ya cedió a los Estados Unidos (y Estados Unidos ya lo adquirieron) el derecho de construir un canal a través del territorio nicaragüense. El precio de la operación: tres millones de dólares, ya también fue pagado. En este sentido no hay, pues, opción, sino un contrato perfeccionado.

Ahora bien, la palabra *opción* tiene un segundo significado, que así podría aplicarse al Tratado Chamorro-Bryan: *Opción* (en inglés, *option*): Libertad o facultad de elegir. En el párrafo segundo del artículo 1º del Tratado se deja a opción de los Estados Unidos la construcción del canal. Dice así: "Los detalles de los términos en que el canal será construido, manejado y mantenidos serán convenidos por ambos Gobiernos, cuando quiera que el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo". En este caso la opción de los Estados Unidos, o sea su facultad de hacer o no hacer el canal, extendida a perpetuidad, es una circunstancia agravante que hace más oneroso el Tratado.

Aclarados estos conceptos, que considero de vital importancia, paso a referirme directamente a la encuesta.

Primeramente, doy mis excusas a la Dirección de la REVISTA CONSERVADORA y a sus lectores, por no contestar esta encuesta en su totalidad. Mis conocimientos en el ramo económico y los datos que tengo a mano son insuficientes para contestar las preguntas 1 y 2. Siendo, además, totalmente ajeno a las disciplinas militares, desconozco las complejas repercusiones y consecuencias que podría tener un *canal militar* construido a través de nuestro territorio. Me abstengo, por ello, de contestar las preguntas 4, 5 y 8. Una respuesta global al resto del cuestionario va encerrada en los siguientes párrafos.

El Tratado canalero Chamorro-Bryan fue suscrito el 5 de Agosto de 1914. Está próximo a cumplir medio siglo de existencia. En estos cincuenta años ha habido cambios tan esenciales en la estructura de las relaciones internacionales de los países americanos, que bien se podría afirmar que estamos en una Nueva Era. Es por tanto anacrónico no sólo querer enjuiciar y valorar el Tratado Chamorro-Bryan a la luz de los sistemas actuales, sino también pretender usar ese anticuado instrumento para resolver los problemas que plantearía un canal interoceánico en nuestro tiempo.

Nicaragua ya no es el pequeño país, aislado e impotente, de 1914. Los Estados Unidos tampoco son actualmente la potencia agresora e imperialista. Ambas naciones pertenecen, en pie de igualdad jurídica, a una misma sociedad internacional: la Organización de Estados Americanos. Es obvio que los problemas de toda índole que surgirían de la construcción de un nuevo canal por territorio nicaragüense se tendrían que resolver, no a base de soluciones unilaterales o bilaterales, sino en función de los grandes principios del Sistema Inter-Americano. No cabe, dentro de los límites de una simple encuesta, el desarrollo minucioso de soluciones concretas; pero en el Capítulo XV de la Carta de la O. E. A., que trata de los Organismos Especializados, hay bases jurídicas suficientes para estructurar la Autoridad o Comisión Inter-Americana de un futuro canal.

Nicaragua no podría rehusar su cooperación a esa gran empresa de un "Canal Interoamericano", si la paz y seguridad del Continente, la solidaridad ante la agresión o la promoción del desarrollo económico exigiesen que dicho canal fuese construido a través del territorio nicaragüense.

Por otra parte, es de suponer que los Estados Unidos, al patrocinar la construcción de un nuevo canal, no estarían dispuestos a crear en Nicaragua, ni en ningún otro país de América,

un posible semillero de disturbios, resentimientos y hondas discrepancias, tal como lo estamos palpando en el caso actual de Panamá. Tengo la seguridad de que en lugar de esgrimir el Tratado Chamorro-Bryan, ineficaz y anticuado, los Estados Unidos traerían en sus manos, a la mesa de las conversaciones, un ejemplar de la Carta de la Organización de Estados Americanos.

Observación. (Pregunta 9). Es curioso notar que el Partido Liberal Nacionalista, después de gritar a todos los vientos los más terribles denuestos contra el Partido Conservador, por la suscripción del Tratado Chamorro-Bryan, no haya hecho, en sus treinta y cinco años de permanencia en el Gobierno, el más pequeño movimiento para la revisión de dicho Tratado. No sólo, ha incorporado a las últimas Constituciones Políticas (1939-1948-1950) un artículo que actualmente dice así: Art. 6: "La soberanía y el territorio son indivisibles e inalienables. Sin embargo, podrán celebrarse tratados que tiendan a la unión con una o varias repúblicas de la América Central; o que tengan por objeto la construcción, saneamiento, operación y defensa de un canal interoceánico a través del territorio nacional".

A su vez, el Partido Conservador contemporáneo se ha contentado con esta tímida declaración, que podemos leer en su Programa (Gran Convención, Mayo 29, 1960, Sección V, Política Internacional): "En forma concreta el Partido Conservador abogará por lo siguiente... 2) Revisión del Tratado Chamorro-Bryan, en lo que respecta a la cláusula de perpetuidad".

HUGO ASTACIO CABRERA

Abogado; Escritor; Miembro Directivo del Partido Liberal Independiente

- 1 De ninguna manera bajo la base del tratado canalero Chamorro-Bryan.
- 2 La construcción del canal sin duda traería mayor circulación monetaria al país, con ingresos de dólares que vitalizarían nuestra moneda; habría mayor desarrollo, turismo, y en fin, todos los beneficios derivados de la presencia de gente rica trabajando entre nosotros. Pero el impacto moral y material en el patriotismo nicaragüense sería funesto. Si la lesión a ese patriotismo aún duele en el corazón nicaragüense por la suscripción de aquel tratado, aún convencidos de que los Estados Unidos lo suscribieron precisamente para no hacerlo e impedir que otros lo hicieran, la construcción ahora, con la presencia de infantes de la marina ocupando nuestro territorio, causaría tal malestar que mantendría en zozobra al país con su cortejo de perjuicios.
- 3 Nicaragua debe insistir —y vale mucho el ejemplo de Panamá— en la abolición de ese tratado para cambiar en uno nuevo las bases lesivas a la patria del Chamorro-Bryan. Nicaragua debe aprovechar el ambiente favorable en la política actual de Estados Unidos para abolir aquel tratado. Y al formular uno nuevo debe insistir en hacer prevalecer el derecho soberano de Nicaragua sobre el canal, incluso aunque en la participación de las utilidades le correspondiera la mayor parte a quien haga la inversión y aunque en la vigilancia y preservación y defensa del canal no pueda evitarse la presencia, con derecho, de las fuerzas de los Estados Unidos. La administración debe estar a cargo de Nicaragua con la cooperación técnica norteamericana.

La política internacional es propicia a la negociación de un nuevo tratado que bien podría hacerse sin menoscabo de la defensa del Hemisferio y de los Estados Unidos en particular.
- 4 Nicaragua debe mantener y más bien estimular y cultivar ese espíritu de cooperación con los Estados Unidos en la defensa del Continente. En cuanto a la construcción de un canal para fines militares, es obvio que tendrá doble propósito, comercial y militar, sin que este último deba asustar a nadie, porque Nicaragua tiene y debe tomar su puesto militarmente en la defensa ineludible del Continente Americano.
- 5 Queda ya contestada en la respuesta a la pregunta 3.
- 6 Queda también en parte contestada pero ampliando diré que Nicaragua debe exigir la soberanía total y la Administración, aunque será imposible evitar la cooperación técnica de los Estados Unidos y en lo que respecta a la defensa militar la dirección estadounidense y la presencia de sus fuerzas militares.
- 7 La construcción del canal es objeto principal de un tratado entre Nicaragua, dueña de la ruta y del país —en este caso los Estados Unidos— que hará la fuerte inversión que requiere. Cualquier Organismo Internacional solo podrá tener una intervención mediadora y arbitral para conciliar los desacuerdos y resolver los problemas que tales desacuerdos plan-

tean. Como consecuencia de ello, repito mi opinión anteriormente expuesta, Nicaragua debe administrar el canal y los Estados Unidos deberán tener la intervención necesaria para su eficaz defensa y la participación en las utilidades, de acuerdo con la inversión que harán y la vigilancia y mantenimiento que requiera.

- 8 Nicaragua no puede negarse a desempeñar el papel que le corresponde en la defensa continental, cualquiera que sean los riesgos que se deriven de su posición geográfica. Si el canal es necesario, el canal debe hacerse.
- 9 Es mucho optimismo interpretar la palabra "opción" como para diferenciarla de venta. Si bien son conceptos diferentes, cuando en la opción se estipulan las bases de la venta, se da un precio y se fija un plazo —y en este caso tan largo— para decidirse a voluntad de una de las partes, bueno, esa opción es tan trascendente como la venta. Y en el caso del Tratado Chamorro-Bryan quizás más grave, por cuanto Nicaragua ha quedado impedida de disponer de la ruta y tampoco de "gozar" de los supuestos beneficios que la construcción de canal traerían.

P. J. CHAMORRO
Director del diario La Prensa

- 1 No.
- 2 Ningún Beneficio.
- 3 No debe haber nuevo Tratado sino abrogación de una concesión onerosa.
- 4 No. Para defender el Continente es necesario primero establecer la justicia entre las naciones.
- 5 Todo lo que se construya en tierra nicaragüense debe de ser administrado por nicaragüenses.
- 6 No debe haber nuevo Tratado porque un canal no beneficia a Nicaragua.
- 7 No encuentro razón para que Nicaragua "otorgue derechos" a nadie.
- 8 Para fines militares me parece más lógico pensar en cohetes, satélites artificiales, vuelos supersónicos que en canales.
- 9 Las relaciones entre América y Estados Unidos deben de plantearse en término de "Alianza", y en las alianzas, los aliados son iguales.

ALEJANDRO BARBERENA PEREZ
Magistrado de la Corte de Apelaciones de Oriente

- 1 La situación Geográfica privilegiada de Nicaragua la pone en términos propios de prestar las facilidades que sean necesarias para un canal interoceánico, ahora y siempre.
- 2 La vasta importancia de la empresa no da pretexto alguno a los riesgos que pueda acarrear. Por lo que hace a una guerra atómica se tienen que recurrir a las precauciones necesarias. Referente a los beneficios éstos se tocan de bulto en el aspecto comercial y económico.
- 3 La experiencia del Canal de Panamá nos da pie para condicionar el Tratado Canalero a un plazo determinado, medios para modificarlo o revocarlo, consultando todo aquello que se refiera a la soberanía, en cuanto al arriendo de la zona canalera sin entreguismos de ninguna clase; —deben contemplarse los derechos subsidiarios de Nicaragua para reprimir los conflictos, agencias comerciales, competidoras con los negocios de los nicaragüenses, pago inicial de la concesión, cánones y demás cuestiones administrativas.
- 4 Un Canal meramente militar no reporta ningún beneficio, pero no podríamos negarnos dentro del principio de la solidaridad americana. Y podríamos llegar a ello si así fuera convenido por la Organización de Estados Americanos.
- 5 Si el Canal fuera militar y hecho por los Estados Unidos, que son los únicos que pueden

hacerlo, la administración sería conjunta Nica-Estados Unidense. Si fuera comercial, lo lógico fuera que la administración se realizara entre Centro-América y los Estados Unidos.

- 6 Dominio, posesión son propios de la soberanía. Derechos inalienables que no se pueden negociar. Administración es propio de una operación que bien puede ser compartible.
- 7 En puridad real, toda negociación canalera debemos hacerla directamente con los Estados Unidos. Huelgan los motivos.
- 8 Nicaragua no debe rehuir las responsabilidades. Si hay necesidad de un Canal meramente militar, debemos afrontar esa dura prueba.
- 9 Creo que en el Tratado Canalero debe atenderse todo aquello pertinente con el mantenimiento de nuestras Leyes, idioma y derechos civiles sin discriminaciones de ninguna clase; honorarios y salario de empleados y trabajadores nicaragüenses que deben figurar con igualdad de oportunidad en número satisfactorio.

ROBERTO GUTIERREZ SILVA

Abogado; Apoderado de Compañías Extranjeras en Nicaragua y Costa Rica

- 1 No; tanto por el fondo y forma de la Opción a que se refiere el Tratado Chamorro-Bryan, suscrito en muy diferentes circunstancias a las condiciones actuales, como por lo deforme de nuestra situación de Estado. Nuestra República, en lo interno, no está constituida a cabalidad. Sus Poderes son "simbólicos". El alma de una República es la Libertad, entre ellas la principal es la del Sufragio; el cuerpo es su Territorio.
- 2 Beneficios relativos; inconvenientes positivos. Su sólo construcción ahora con Energía Nuclear, cuántos perjuicios nos ocasionaría? Sería, además, un objetivo primordial en la "guerra fría" y un objetivo vital en la "guerra caliente". Y nuestra Soberanía de País minúsculo en el centro de las Grandes Potencias? Y en lo Comercial seríamos el "Socio Pobre".
- 3 Imposible admitir la construcción del Canal sustentada por el Tratado Chamorro-Bryan; es ahora inoperante. Tendríamos que denunciarlo. En un Nuevo Tratado la Asistencia Económica, Técnica, Administrativa de los Organismos Mundiales, Continentales y Regionales. Los pueblos viven hoy una Interdependencia; ninguna Potencia es, ni puede ser, absoluta. Esta Pregunta amerita un estudio serio, amplio, de contenido histórico, económico, social, etc.
- 4 Los fines militares del Canal por nuestro territorio desaparecieron con las armas nucleares. Con base en las que conocemos; y las que desconocemos? Por otra parte, la solidaridad americana es discutible.
- 5 a): lo militar no tiene aplicación en la llamada "Era Atómica"; b): lo Comercial como un gran negocio, por Acciones y con Socios; Nicaragua se reservaría su control y administración, con asistencia técnica; en caso contrario su ya débil soberanía sería un mito más. La Soberanía de los países pequeños es de "hule": estira y encoge.
- 6 Nicaragua, aún cuando lo desee, no puede exigir nada; giramos en una órbita y a eso respondería su derecho. Todo lo que diga en contrario es "romántico"; la realidad es la que vivimos y hemos vivido.
- 7 La Organización de Estados Americanos no es lo que debe ser; sus componentes por razones geográficas, de limitación, económicas, etc., están en órbita y consecuentemente, como Organismo Regional, es inoperante. Sus fracasos están a la vista.
- 8 A mi juicio lo Militar está descartado. Nicaragua debe contribuir a la defensa de los intereses vitales del Continente, por muchos motivos, entre ellos, por el de subsistir.
- 9 Para admitir las incalculables responsabilidades de un Canal por nuestra Patria, tendríamos que comenzar por establecer una República Auténtica, respetable y respetada. Nosotros hemos perdido la moral gubernativa. La generación que manda (no gobierna) es el producto en todos los órdenes, del desquiciamiento de los Principios éticos que deben regir un verdadero Estado.

BUENAVENTURA SELVA

Abogado y Notario Público; Miembro Directivo del Partido Liberal Independiente

El Tratado Bryan-Chamorro tiene por objeto:

a) Disponer para la posible construcción, en el porvenir, de un canal de navegación por la vía del Río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua o por cualquiera ruta sobre territorio nicaragüense; y

b) Facilitar por todos los medios posibles el sostenimiento y explotación del Canal de Panamá.

Para lograr los objetivos señalados, el Tratado Bryan-Chamorro dispone lo siguiente:

a) El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos, libre en todo tiempo de toda tasa o cualquier otro impuesto público, los derechos de propiedad exclusivos, necesarios y convenientes para la construcción, explotación y sostenimiento de un canal interoceánico por la vía del Río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua o por cualquier ruta sobre territorio nicaragüense;

b) Los Gobiernos contratantes deberán acordar los detalles de las condiciones bajo las cuales deba construirse, explotarse y mantenerse dicho canal, en cualquier tiempo que el Gobierno de los Estados Unidos notifique al de Nicaragua su deseo o intención de construir tal canal;

c) Para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda proteger el Canal de Panamá y los derechos de Propiedad que se le conceden por el Tratado Bryan-Chamorro y también para que el Gobierno de los Estados Unidos pueda tomar cualesquiera medidas que sean necesarias a los objetivos contemplados en ese mismo tratado, el Gobierno de Nicaragua se compromete en lo siguiente:

1º Da en arriendo por el término de noventa y nueve años al de Estados Unidos las Islas del Maíz, situadas en el Mar Caribe:

2º Concede además al Gobierno de Estados Unidos, por un período de noventa y nueve años, el derecho de establecer, explotar y mantener una base naval en el lugar del territorio de Nicaragua, confinante con el Golfo de Fonseca que elija el Gobierno de los Estados Unidos. El término del arriendo y las concesiones son renovables por otro período igual.

3º El territorio arrendado y la base naval que pueda mantenerse con sujeción a la concesión mencionada estarán sometidas exclusivamente a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos.

d) En compensación de las estipulaciones anteriores el Gobierno de los Estados Unidos paga la suma de Tres Millones de Dólares para hacer aplicada al pago de la deuda de Nicaragua.

CONCLUSIONES:

a) El Tratado Bryan-Chamorro es cesión y no constituye simple opción.

Opción es la facultad o poder de elegir entre prestaciones señaladas disyuntivamente.

Cesión es la transferencia de derechos de una persona a otra.

El Tratado expresamente dispone que el Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos los derechos de propiedad exclusivos necesarios y convenientes para la construcción de un canal interoceánico. Cuando una persona concede a otra derechos exclusivos, el cedente se está despojando en beneficio del cesionario de los derechos concedidos. Por el Tratado Bryan Chamorro el Gobierno de Nicaragua se despoja de los derechos de propiedad exclusivos, necesarios y convenientes para la construcción de un canal interoceánico y se los transfiere al Gobierno de los Estados Unidos. A este acto de transferencia de derechos se le denomina, cesión.

b) El Tratado Bryan-Chamorro cede a los Estados Unidos una faja del territorio nicaragüense.

Puesto que el Tratado dispone que el Gobierno de Nicaragua cede a los Estados Unidos los derechos de propiedad necesarios y convenientes para la construcción de un canal interoceánico, no cabe duda que la propiedad cedida es la del territorio nicaragüense, en una faja que está determinada en cuanto al mínimo que debe tener de ancho y a la ruta que ha de seguir. En

efecto, el ancho de la zona será por lo menos el indispensable para que en ella se pueda construir un canal interoceánico; los técnicos pueden señalar ese mínimo. El límite máximo de ancho de la faja cedida es lo que ha de ser objeto, entre otras cosas, de un nuevo tratado.

En cuanto a la ruta del canal podemos afirmar sin vacilación que es la del Río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua. Es en este punto donde los Estados Unidos tienen opción para elegir otra ruta. Por otra parte, el arrendamiento del territorio nicaragüense por un término de 99 años, prorrogable por otro período igual, quedando sujeto el territorio arrendado a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos, constituye en el fondo una verdadera cesión del territorio nicaragüense.

c) El Tratado Bryan Chamorro deja sometidos a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos los territorios cedidos y arrendados.

EL TRATADO VIOLÓ LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE NICARAGUA

Las estipulaciones del Tratado Bryan-Chamorro son nulas en absoluto y su consumación no puede, por lo mismo, llevarse a cabo ante los principios de Justicia Internacional, ya que esas disposiciones violan el Art. 2º de la Constitución Política de Nicaragua vigente al tiempo de la celebración del tratado, el cual dice textualmente:

“La Soberanía es una, inalienable e imprescriptible, y reside esencialmente en el pueblo, de quien derivan sus facultades los funcionarios que la Constitución y las Leyes establecen. En consecuencia, no se podrán celebrar pactos o tratados que se opongan a la independencia o integridad de la Nación o que afecten de algún modo su soberanía, salvo aquellos que tiendan a la unión con una o más de las Repúblicas de Centro América”.

El Texto de ese artículo es una norma fundamental de Gobierno, que ha sido sancionado por anteriores constituciones políticas como regla que el pueblo nicaragüense ha querido ver respetada por los Poderes del Estado.

Ese texto se opone abiertamente y de modo esencialísimo a las estipulaciones del Tratado Bryan-Chamorro por las razones siguientes:

a) Porque el Gobierno de Nicaragua cede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos una faja del territorio nicaragüense para la construcción de un canal interoceánico.

b) Porque el Gobierno de Nicaragua da en arriendo las Islas del Maíz en el Mar Caribe al Gobierno de los Estados Unidos de América por el término de noventa y nueve años renovable por un término ulterior de noventa y nueve años, quedando sometido exclusivamente el territorio arrendado a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos.

c) Porque el Gobierno de Nicaragua cede a los Estados Unidos una porción del suelo nicaragüense, a elección del Gobierno Americano, en el litoral del Golfo de Fonseca, quedando sometido el territorio cedido, a la soberana autoridad de los Estados Unidos.

d) Porque conforme a las enmiendas de aprobación hechas por el Senado de Estados Unidos, el Art. 3º del Tratado limita la soberanía de Nicaragua en materia fiscal y hacendaria.

EL TRATADO NO ES VALIDO

El Gobierno de Nicaragua estuvo en imposibilidad absoluta, jurídica y moral para celebrar válidamente el Tratado Bryan-Chamorro, violatorio y lesivo de modo intolerable e irreparable de las normas positivas del derecho político nicaragüense.

La doctrina de las limitaciones forzosas fijadas al “Derecho de contratar”, en su doble carácter subjetivo y objetivo, producidas ya sea por la imposibilidad de cumplir lo convenido, o por el hecho de que la ejecución de lo convenido habría de repugnar a la conciencia pública, como cuando se contrata sobre cosas que están fuera del comercio, exige rigurosamente que la causa del contrato sea lícita, conformándose a la ley, a las buenas costumbres y al orden público. Estas son las condiciones intrínsecas y substanciales de los contratos y sin su total concurrencia, ellos carecen de legitimidad.

El Tratado Bryan Chamorro no es válido por vicio intrínseco del objeto ilícito y por violación de las leyes constitutivas de la República de Nicaragua. El Gobierno de Nicaragua no procedió con arreglo a sus deberes, sometiéndose fielmente a sus limitadas facultades representativas y

por lo tanto, ese Gobierno usurpó la soberanía del pueblo y contrató sobre lo que no estaba en el comercio.

NECESIDAD DE CONSULTAR AL PUEBLO

El Gobierno de Nicaragua está en el deber de rectificar el error político cometido al celebrar el Tratado Bryan Chamorro, consultando plebiscitariamente la opinión pública nicaragüense y procediendo de acuerdo con esa consulta.

SOBRE LA ENCUESTA

Como la Encuesta de REVISTA CONSERVADORA está fundamentada en el supuesto de que el Tratado Bryan-Chamorro es una simple opción para la construcción de un canal interoceánico por territorio de Nicaragua, juzgamos prudente abstenernos de contestar las preguntas que se nos hace, ya que la tesis sustentada por nosotros en relación al referido tratado es fundamentalmente opuesta a la que sirve de base a dicha encuesta.

EMILIO ALVAREZ MONTALVAN

*Ex-Vice Presidente del Partido Conservador de Nicaragua,
Presidente del Instituto Social Nicaragüense*

La única iniciativa que Nicaragua debería emprender en estos momentos, respecto al Tratado canalero Chamorro-Bryan, sería la de solicitar se cambie la cláusula de opción a perpetuidad, por otra a plazo fijo. Es verdad que hasta la fecha los términos del Tratado no nos han perjudicado, porque en la realidad, la única potencia capaz de construirlo hoy en día, sigue siendo los Estados Unidos de América y eso es lo que reconocen las voces del Tratado. Pero esto no significa que el desarrollo de las instituciones internacionales, el aflojamiento de las tensiones, la disponibilidad de créditos, de asistencia técnica, etc., puedan permitir en el futuro, otras oportunidades más ventajosas para Nicaragua. Esas negociaciones, para limitar a un plazo fijo la opción de construir el Canal por los Estados Unidos, deberían empezarse cuanto antes y dentro del clima de buena voluntad mutua que actualmente existe entre los dos países, sin aires demagógicos, ni presiones de ninguna especie. Todas las otras preguntas, planteadas por su Encuesta, serían de consideración posterior y estarían en todo caso sujetas al interés e iniciativa que demuestren los Estados Unidos. Es decir, dejémosles a ellos que nos pidan negociar el Tratado de Construcción y a base de ello, fijémosles las condiciones. En otra forma, apareceríamos más ansiosos que ellos en construir el canal, y por lo tanto en condiciones inferiores de negociar, lo cual ni es, ni debe ser el caso.

REINALDO ANTONIO TEFEL

Licenciado en Ciencias Políticas y Económicas

En primer lugar deseo expresarles que disiento del planteamiento hecho por Uds., ya que dan por sentado que la construcción del canal debe ser sobre la base jurídica del Tratado Chamorro-Bryan.

Estoy en desacuerdo en ese punto fundamental por el siguiente argumento: El Tratado Chamorro-Bryan es fruto y símbolo de una política y de una etapa histórica en superación, la política de Big Stick. Etapa y política repudiada por la opinión pública latinoamericana y aun por lo más representativo del pensamiento progresista de los Estados Unidos. Como ejemplo de estos últimos basta citar al gran Presidente Kennedy.

El Tratado Chamorro-Bryan ha sido piedra de escándalo en las relaciones interamericanas. Ha desacreditado a los Estados Unidos y a Nicaragua. Y es causa de malentendidos. Así lo comprendió el propio hombre que lo firmó por el Gobierno de Nicaragua, el General Emiliano Chamorro, quien reclamó su denuncia cuando permanecía exilado en México.

Este Tratado lleva en sí tal carga emocional y perturbadora, que aun en el supuesto hipotético que se probara que no es anti-constitucional ni lesivo a nuestra dignidad, debe ser denunciado por Nicaragua y aceptada tal actitud por los Estados Unidos, en aras de la conveniencia nacional, no sólo de nuestra Patria, sino también de los propios Estados Unidos, quienes sufrirán mengua en su reputación mientras esté vigente dicho Tratado.

Por estas razones toda especulación o discusión sobre la posibilidad de un canal por Nicaragua, debe ser prescindiendo del Tratado Chamorro-Bryan y sobre nuevos fundamentos jurídicos, políticos, económicos y sociales.

Hecha esta necesaria aclaración y manteniendo como básico mi punto de vista, paso a contestar sus interesantes preguntas:

- 1 Para determinar si sería deseable o no para los intereses de Nicaragua la construcción del canal, considero necesario un estudio previo de la repercusión que el canal produciría sobre el desarrollo económico del país y sobre la integración centroamericana. Este estudio puede ser hecho por un equipo polivalente compuesto por economistas, sociólogos, políticos de diferentes ideologías, dirigentes sindicales y empresarios. El estudio determinaría si en la presente etapa de desarrollo y de integración centroamericana, el canal constituiría un impulso vital favorable, o un obstáculo, o un generador de situaciones artificiales que retardaran el desarrollo armónico.
- 2 Depende de la respuesta definitiva a la primera pregunta.
- 3, 4 y 8: De construirse algún día el canal, éste debe ser instrumento de paz y no de guerra. Bajo ningún pretexto se puede permitir que Nicaragua se convierta en objetivo nuclear. Por el contrario debe concebirse como un instrumento internacional al servicio de Nicaragua, de la Integración Centroamericana, del Mercado Común Latinoamericano, de la solidaridad interamericana y del comercio y de la paz entre todos los pueblos del mundo. Este instrumento internacional debe estar estructurado en tal forma que se garantice a sí mismo la paz permanente.
- 5, 6 y 7: El dominio y posesión deben pertenecer a Nicaragua o a Centroamérica, si ésta ha alcanzado su plena unidad al momento de la construcción del canal. La administración sería conveniente que estuviera en manos de una institución que encarne al Mercado Común Latinoamericano, ya expandido y estructurado, o de algún organismo internacional creado especialmente para ello.

Si estas bases son consideradas utópicas, el canal no debe construirse sino hasta que los nuevos tiempos las conviertan en realizables.

JULIO YCAZA TIGERINO

Diputado al Congreso Nacional; Presidente del Instituto
Nicaragüense de Cultura Hispánica

- 1 y 2: La conveniencia para Nicaragua de la construcción de un canal interoceánico por su territorio depende de las condiciones en que tal construcción se realice, y de tales condiciones dependen también fundamentalmente los beneficios e inconvenientes que dicha construcción reportaría a nuestro país. No se pueden plantear ni contestar estas preguntas en forma abstracta, esto es haciendo abstracción de las condiciones concretas. Ahora bien, la propia Encuesta señala en el párrafo introductorio que el Tratado Chamorro-Bryan no establece condición alguna para la construcción del canal sino que es una simple opción y que cuando se fuera a hacer uso de dicha opción se tendrían que negociar las condiciones en un nuevo Tratado.
- 3 a 8: Todas estas preguntas llevan involucradas cuestiones previas por lo que considero que debo contestarlas conjuntamente planteando dichas cuestiones.

En primer lugar estimo que el Tratado Chamorro-Bryan es inoperante porque adolece de nulidad absoluta, y porque aunque se pretendiera darlo por válido sería en todo caso una opción de negociación y Nicaragua estaría siempre jurídicamente en posición de exigir condiciones que impidieran hacer efectiva la construcción. Las causas de nulidad del Tratado son varias, y la principal es la fuerza que vició el consentimiento, ya que al firmarse el Tratado había tropas de ocupación de Estados Unidos en Nicaragua. El arriendo de las Islas del Maíz y la concesión para establecer una base naval en el Golfo de Fonseca, contemplados en la cláusula segunda del Tratado con objeto de facilitar la protección del Canal de Panamá y del futuro posible Canal por Nicaragua cuando se llegare a construir, han quedado también prácticamente como estipulaciones inoperantes ya que los Estados Unidos nunca los han considerado necesarios para proteger el Canal de Panamá (y mucho menos ahora con el desarrollo de la aviación y de los cohetes dirigidos), y en lo que respecta a la protección del posible Canal por Nicaragua, además de ser innecesarios por la misma ra-

zón se hallan condicionados a que se lleven a cabo las negociaciones para construir el canal y que éstas conduzcan a algún resultado.

Todas estas circunstancias y el cambio fundamental de las realidades históricas, la existencia de organismos interamericanos y de organismos y Tribunales Internacionales que no existían en la época en que se firmó el Tratado Chamorro-Bryan, hacen inaplicable en este caso el principio clásico de Derecho Internacional "PACTA SUNT SERVANDA", o sea el cumplimiento literal de las cláusulas del Tratado, debiendo aplicarse el otro principio jurídico internacional: "REBUS SIC STANTIBUS", o más concretamente ir a una anulación o revisión del Tratado eliminando cláusulas odiosas y ya desterradas de las prácticas internacionales como la opción a perpetuidad y el arriendo por 99 años.

Precisando otras cuestiones involucradas en las preguntas de la Encuesta, debo manifestar lo siguiente:

- a) Ni el Canal de Panamá ni el que pudiera construirse en Nicaragua significarían protección o defensa del mundo occidental o del hemisferio contra una agresión de las potencias comunistas. El poderío atómico mundial a base de aviones y cohetes dirigidos ha acabado con la importancia que alguna vez tuvieron las flotas marítimas para una guerra mundial. Este poderío atómico elimina también la posibilidad racional de otra guerra mundial, y si por un gesto irracional llegara a desencadenarse un conflicto de tal naturaleza estaríamos prácticamente avocados al desaparecimiento de la Civilización y de la mayor parte de la Humanidad. No cabe, pues, pensar en un canal militar sino fundamentalmente comercial, en beneficio del comercio internacional, sin que esto implique que no deban existir en él las condiciones básicas de seguridad contra posibles sabotajes.
- b) A estas alturas de la Historia y dadas las premisas anteriores es innecesario e inaceptable que Nicaragua renuncie a su soberanía en la zona del futuro canal para entregar dicha zona a la soberanía de otra nación. Nicaragua podría aceptar una internacionalización del Canal cuando se estableciera un estatuto jurídico igual para el Canal de Suez, el Canal de Panamá y todos los que en el futuro pudieran construirse. De otro modo debe insistir en su dominio soberano.
- c) En cuanto a la administración del Canal, Nicaragua debería exigir la ingerencia que le corresponda de acuerdo con el valor del derecho de construirlo en su territorio y el valor de la parte de sus tierras, aguas y recursos afectados. Este valor no debe ser ningún caso menor del 50% de las acciones o del capital de la obra terminada. Esta sería la participación de Nicaragua en el negocio y de acuerdo con esta participación del 50% serían sus ganancias y su parte en la administración, debiendo fijarse un plazo de 40 ó 50 años para el traspaso total del Canal a Nicaragua.

En relación con la pregunta N° 9 no tengo nada que añadir.

MARIO CAJINA-VEGA

Ex-Presidente Nacional de Juventud Conservadora

- 1 No.
- 2 Cualquier beneficio que pudiera considerarse queda sometido, ante todo, al principio de la supervivencia y la nacionalidad. Es evidente que el Canal Interoceánico por Nicaragua nos convertiría en objetivo nuclear estratégico para todos los tiempos. Al resultar Nicaragua blanco directo, tanto en guerras de holocausto atómico como en guerras convencionales, la construcción de un canal equivaldría a prefijar la destrucción del país.

Es perentorio, asimismo, reflexionar sobre el hecho de que, bajo nuestras presentes circunstancias políticas, la construcción del Canal redundaría en la estabilidad del sistema de Gobierno que lo negociara. Motivos de seguridad, intereses comerciales, amparado todo ello en tratados internacionales, concurrirían a la consolidación del actual régimen, cuya hibridez se reviste de continuismo partidista o de sucesión dinástica, y a la perpetuación de la hegemonía militar. Toda "zona canalera", exornada con la vistosidad de los puertos libres, oculta, tras los bazares de comercio, una cadena de fortines. Blanco atómico, vitrina de comercio y vida de cuartel, son las características visibles de un futuro canalero.

- 3 La actitud inmediata de Nicaragua debe ser la denuncia de aquel Tratado.

- 4 Si un Canal civil sería fatal para Nicaragua, un Canal militar nos convertiría, definitivamente, en Mesa de Operaciones de un Estado Mayor...

Las Preguntas Quinta, Sexta, Séptima y Octava quedan referidas a las Respuestas anteriores.

- 9 Es necesario hacer observaciones, de tipo histórico, sobre el tema del Canal interoceánico por Nicaragua. Tierra de tránsito o tierra de encuentros, el caso es que las crisis de nuestra historia, ya sea a través de la Colonia o en la época posterior a la Independencia o en los años modernos, están jalonadas por el Canal. Las tentativas de los piratas ingleses, que remontaban el río San Juan, obedecían al disimulado propósito del Almirantazgo británico de "forzar el paso". Tan lo siente así nuestro pueblo, que el gesto de Rafaela Herrera está vivificado por su tradición de Heroína Nacional, aun cuando la nacionalidad nicaragüense no estaba definida ni era autónoma. Igualmente, el "Protectorado" de la Mosquitia era sólo la base táctica para una ocupación paulatina de la vía a abrirse. El Camino del Tránsito trajo al filibustero Walker y, con él, la intervención ya descarada. Los coetáneos de la Guerra Nacional pudieron apreciar entonces que por su peculiar conformación de tranquera de tierra, Nicaragua estaba abocada a una constante, infatigable, desvelada y sacrificada vigilia de su geografía. Forzar, prematuramente, esa fatalidad de la Naturaleza viviendo, como vivimos, una época crítica, es pecado de lesa Historia. Pensemos, además, que los términos de época crítica no se agotan en la ya crónica crisis interna. Es nuestro tiempo la crisis misma y, al especular a base de nuestra nacionalidad con proyectos que, como realidad, han desatado hondas alteraciones precisamente ahí donde se los impuso forzosamente (como en Panamá), estamos procediendo o en una forma mercantilista, puramente fenicia, o con un romanticismo utópico. Creo, frente a todo esto, que debemos delinearnos una visión exacta respaldándola con una conciencia original del destino que enfrentamos. Construir un Canal en nuestra propia cintura, es quitar el seguro a un mecanismo de disparo o permitir la integración cuartelera de Centroamérica.

ANGEL NAVARRO D.

Economista; Gerente del Banco Nicaragüense en Chinandega

No es fácil, para una sola persona, contestar en el orden que han sido propuestas, las interesantes preguntas de la encuesta de REVISTA CONSERVADORA sobre la construcción de un canal interoceánico por el territorio nicaragüense. El cuestionario envuelve problemas de tipo jurídico, político y económico, cuyos antecedentes no todos conocemos con verdadera profundidad, ni tampoco estamos igualmente capacitados para abordarlos con la suficiente competencia profesional. Sin embargo, debe admitirse que en el planteamiento de una respuesta concreta y simple sobre la conveniencia o inconveniencia de la construcción del Canal, debe establecerse en función simultánea de todos estos puntos de vista, de tal manera que la solución sea un óptimo de variables ligadas entre sí, y en una jerarquía de valoraciones.

Siendo nuestro punto de vista el económico, las alternativas a considerar en este orden, dependerán de la posibilidad de una solución adecuada de las condiciones de tipo jurídico y político que pudieran implicar. Por esto, si lo que nosotros estimamos como conveniente y factible desde el punto de vista económico, resultare incongruente con otros aspectos mencionados, tales soluciones serían irreales. Es inevitable entonces que nos movamos en un campo hipotético en que lo más que puede esperarse es contribuir a soluciones finales en que los enfoques parciales sean debidamente considerados.

En el análisis económico de las alternativas para la construcción del canal deben tomarse en cuenta los siguientes factores: 1) La construcción del Canal implica una inversión cuya rentabilidad deberá calcularse anticipadamente en función de los posibles ingresos por servicios, de costes de operación y mantenimiento, y de amortización del capital invertido. 2) La forma de financiación de la inversión. 3) Los efectos económicos indirectos en cuanto a la generación de ingresos que pudiera esperarse del desarrollo de otras actividades económicas que pudieran establecerse por el hecho de la construcción del canal.

En el primero de estos factores enumerados, esto es, la realización de una inversión, es obvio que los posibles ingresos o dividendos que Nicaragua pudiera obtener, dependerán de su participación total o parcial en la propiedad del canal y sus instalaciones, en los riesgos técnicos y comerciales y en la responsabilidad en su administración y operación. Es fácil responder, que otros factores aparte, si con criterios de empresa privada, se estima que el negocio del canal es capaz de operarse en condiciones de rentabilidad satisfactoria, Nicaragua ya sea el Estado o inversionistas privados, deberá hacer lo posible por participar en el negocio, buscando medios

adecuados de financiación. El principio de política económica que abona esta tesis, es que la explotación de un recurso natural deberá tender no sólo a la obtención de los ingresos por la venta de la materia prima, sino además dejar el máximo de valores agregados en forma de salarios, impuestos directos, y utilidades, con el mínimo de dependencia de pagos a factores de producción de origen externo.

El asunto cambia si no se espera que el Canal se opere en condiciones de rentabilidad económica privada, sino por necesidades de orden público. En este caso la operación deficitaria implicaría una forma de subsidio, que sólo podría justificarse para la satisfacción de una necesidad colectiva ineludible, o bien como una fuente de ocupación de otros recursos a través de la demanda que crea la generación de ingresos en la empresa deficitaria. Pero en este caso, no tendría ya importancia la propiedad del Canal por parte de Nicaragua, puestos que no habiendo ingresos directos por su operación, sólo cabría esperar las ventajas que indirectamente pudiera derivar el país. Tampoco es difícil pensar que en este tercer aspecto la construcción del canal no puede menos que fomentar nuevas actividades económicas de positivo beneficio nacional y regional, el aprovechamiento de riquezas potenciales, y una nueva salida de la producción nacional en mejores condiciones de coste y en posición estratégica hacia mercados de alto comercio.

Por otra parte, los peligros de un desequilibrio regional y sectorial de la actividad económica por la polarización comercial que pudiera desplazar recursos deprimiendo o retrasando el desarrollo de otras actividades establecidas o por establecerse, no es particularmente grave en Nicaragua, donde existe una estructura agrícola muy sólida, cuya orientación y localización no variaría al crearse otro núcleo económico alrededor del Canal.

En resumen, y como pudiera anticiparse, si sólo el aspecto económico se contempla, quedan pocas dudas sobre el beneficio que acarrearía la construcción de un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua. El verdadero problema se plantea en otros campos de carácter jurídico y político, donde deberán diseñarse formas empresariales e institucionales que compaginen los derechos comerciales con el dominio inminente que corresponde al Estado Nicaragüense sobre sus recursos naturales. Puede decirse, sin lugar a dudas, que la construcción del canal interoceánico en las condiciones del Tratado existente sería el renacimiento de un viejo colonialismo económico, y no encaja dentro del espíritu de la Alianza para el Progreso. No es lógico pensar, que los Estados Unidos vayan a construir un nuevo canal en Hispanoamérica sobre bases y condiciones similares a las que rigen el status de otro canal y que han sido fuente de fricciones y suspicacias que nublan el espíritu de una nueva era de solidaridad americana.

JOSE ANGEL RODRIGUEZ

Agricultor; Miembro Directivo del Partido Liberal

Amén de violatorio del Arto. 2 Cn., vigente para la fecha de su otorgamiento: del tratado de límites de 1858: del fallo arbitral del Presidente norteamericano de 1888: y del pacto de "PAZ y AMISTAD de 1907; dicha convención canalera es nula absolutamente, lesiva y amenazante de la integridad territorial, soberanía e independencia de Nicaragua y del resto de Centro América.

Pues, su texto consigna a favor del gobierno norteamericano, no un mero derecho de opción, sino la cesión a perpetuidad de "los derechos de exclusiva propiedad necesarios y convenientes para la construcción, funcionamiento y conservación de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier otra ruta en territorio nicaragüense"...; y el arrendamiento por noventa y nueve años de las islas Maíz Grande y Maíz Chico; e incluso el "derecho de establecer, explotar y mantener" una base naval en el Golfo de Fonseca, "en el punto del territorio nicaragüense que el gobierno de los Estados Unidos quiere elegir"; todo a cambio de la mísera suma de tres millones de pesos dólares, pagados en la forma consabida.

Así lo consideró el Tribunal de Justicia Centroamericano en sus fallos alusivos de 30 de septiembre de 1916: y de 2 de febrero de 1917; recaídos en las demandas de Costa Rica y El Salvador, respectivamente; donde repudió la tesis del régimen conservador imperante, rendido de antemano a la nación protectora y al servicio de su designio ingerencista al declarar como lo hizo: "que al contrario, dicho tratado establecía una perfecta alienación, una transferencia, a virtud de un precio determinado, de los derechos de propiedad necesarios y convenientes para la ruta del canal; derechos que los Estados Unidos adquirirían a perpetuidad y sin limitación". Con

el recuento esquemático que precede, digo a las preguntas de la REVISTA CONSERVADORA, lo siguiente:

- 1 En la era actual, atómica y nuclear, de proyectiles intercontinentales y de naves espaciales, de pugna belicista fría o caliente entre las dos potencias rivales archisabidas, resulta indeseable y fatídica la construcción de un canal interoceánico a través de Nicaragua; subsidiario o no del de Panamá.
- 2 Con la apertura del presunto canal, el poderío militar, económico, financiero y político de los Estados Unidos, gravitaría sobre Nicaragua con sus manifestaciones de fuerza y corrupción, abiertas o subrepticias; tornando difícil, precaria y azarosa nuestra vida individual y colectiva. Resultaría, además, fallida e irrealizable la unión salvadora de Centro América. Huelgan, pues, las especulaciones sobre el particular; que nos sirva de escarmiento el caso de Panamá.
- 3 Nicaragua, tiene a cuestas con el sambenito del ominoso tratado, la obligación moral, jurídica y patriótica, ineludible y premiosa, de demandar su abrogación por la vía legal; y si fía su suerte y su destino al otorgamiento de "un nuevo tratado" con su secuela de imponderables, entonces tendrá que salvaguardar sus derechos e intereses supremos en forma inequívoca, prudente y segura; sin perjuicio de reservarse una participación en los ingresos netos de la vía, por mitad.
- 4 El leonino tratado de la referencia lo dictó e impuso, unilateralmente, el gobierno norteamericano, con su poderío incontrastable; y fue aceptado sumisa y servilmente por los entreguistas criollos de la época, movidos por una ambición desalmada de poder; quienes se debatían por detentar el manejo de la cosa pública a perpetuidad, bajo la égida de la intervención armada extranjera. Eso de la defensa y solidaridad continentales, es intriga, zalema y engaño de reciente data. Lo viejo, probado y en marcha ha sido y es el monroísmo como antifaz de la expansión imperialista a costa de nuestra América y de España. Mientras Nicaragua no se redima de su atraso, de su endemia separatista y de su discordia intestina; mientras no consolide su régimen republicano, democrático y representativo; mientras no incremente su economía, afiance la paz conjugando la autoridad con la libertad genuinas; mientras no se integre y confedere con el resto de Centro América, no estará en condiciones de defenderse de los peligros que agobian y amenazan a los países pequeños, débiles, convulsos y pobres; máxime en sus etapas de reajuste y de transformación evolutiva o revolucionaria, cual serían las coetáneas con la firma de un nuevo tratado.
- 5 De abrirse el canal preconizado, sería en interés y servicio militar y político, primordialmente; y en tal caso, es obvio que el gobierno norteamericano lo controlaría exclusivamente. Resulta pueril, de parte del indefenso, atomizado y opreso pueblo nicaragüense, pretender condominio en el comando y administración del supradicho canal; mientras se debata en circunstancias tan adversas.
- 6 Con el dogal al cuello, que no otra cosa significa para Nicaragua el malhadado convenio, cómo exigir y sacar adelante el condominio canalero? Ni para imaginarlo siquiera.
- 7 El gobierno norteamericano, engraido como está por su predominio mundialista, por su imperialismo planetario, ignoraría o rechazaría de plano, cualquier proposición contraída a poner el manejo, seguridad y defensa del canal aludido, bajo la autoridad de la Organización de Estados Americanos; no obstante de que en el expresado organismo regional, "de hecho son los soberanos del continente y su fiat es ley en la materia a que llevan su acción", según lo tienen dicho y subrayado con los hechos históricos alusivos.
- 8 Si la guerra termonuclear se abatiera sobre el mundo, dicho canal no sería un pivote de la pretendida defensa continental; tan sólo nos convertiría en blanco seguro de las fuerzas coheteriles extracontinentales, sub-marinas y espaciales; a cuyo fragor dantesco quedarían calcinadas, escombreadas e inmoladas de raíz, Nicaragua y el resto de Centro América, sin provecho propio o ajeno.
- 9 Breguemos sin descanso por la liberación de Nicaragua y la federación de Centro América; yacentes todavía en la dispersión, rutina, incultura, pobreza, iracundia despótica, personalismo exacerbado y anonimía nacional e internacional, secuela del separatismo empeccado que nos agota como muérdago letal. Difundamos la escuela por doquiera, bien dotada y servida; poniéndola a cubierto de la política sectaria de intriga y división que por acá se agita y sigue, con mengua de la Patria. Resucitar la conciencia y las energías de nuestro pueblo, latentes, aunque soterradas o confusas; esto nos demanda el amor patrio y el deber cívico. Suprimir o reprimir el alcoholismo difuso y profuso y, asimismo, el centra-

lismo oligárquico; e incluso los juegos prohibidos y por ende la degradación física, moral e intelectual del proletariado; eso nos aconseja la previsión y la práctica de un liberalismo progresista, actuado y no mentado. A fomentar, pues, con regocijo vital e inspiración creadora, al par que la riqueza espiritual de nuestro pueblo, su riqueza material; cultívese el alma del niño para que sea un hombre de su tiempo y de su tierra, transfigurado por el aprendizaje teórico, por los escarmentos y estímulos de la vida moderna; descúbranse y aprovechense al máximo nuestros recursos naturales; siémbrese el agro, diversificando semillas y labores para aumentar y mejorar la producción; y de su seno feraz emergerán con las óptimas cosechas y el consiguiente bienestar colectivo, un poblador terrícola consubstanciado con la Patria.

URIEL MENDIETA GUTIERREZ

Abogado; Miembro Directivo del Partido Conservador de Nicaragua

Contesto la importante encuesta de REVISTA CONSERVADORA, sobre el trascendental asunto del Canal Interoceánico por Nicaragua.

- 1 En las condiciones actuales no es conveniente la construcción de un Canal por Nicaragua. No tenemos la necesaria estabilidad ni solidez política ni económica. El tratado que se suscribiera para tal efecto estaría viciado con la ilegitimidad del Gobierno que lo firme, que no representará la voluntad popular mientras no tengamos elecciones completa y totalmente libres en Nicaragua. El respaldo popular en este caso es indispensable, ya que en tratado de esa clase se juega la seguridad y la Nacionalidad de todo Nicaragua.
- 2 Beneficios remotos en lo general. Inconvenientes muchos. Peligro inminente en una conflagración mundial con armas nucleares. Posible y casi segura mengua, si no pérdida de nuestra nacionalidad la cual en la mayoría del pueblo es débil, por inculta y pobre.
- 3 Nicaragua no está en posición de exigir condiciones, por su expresada condición, al contrario, tal vez se las tratarían de imponer en lo político y económico, para lograr la referida solidez y estabilidad, lo cual sería al costo doloroso de una intervención. Nicaragua no es la única ruta canalera: existen las del río Atrato, San Blas, la del propio canal actual y la del Istmo de Tehuantepec, este último visto con agrado por muchos políticos Norteamericanos, por la razón de la misma estabilidad política y económica de México. Es más, creo, que en el momento actual, por solidaridad Istmica, con Panamá, cualquier intento de Nicaragua en este sentido entorpecería los esfuerzos para conciliar las diferencias de Panamá y Estados Unidos.
- 4, 5 y 6: Sin perjuicio de lo dicho, en términos generales afirmo que cualquier país en las actuales circunstancias exigiría, en su caso, la Soberanía, Administración, defensa y en general que todo lo relativo al Canal, quedara a su cargo, —para no regresar al caso de Panamá que la creación de la Zona del Canal, creó los "Zoneitas" que representan el último guión de la oscura era del Colonialismo. No hay razones para que Nicaragua sea una excepción. La O.E.A. es totalmente inoperante y más como administradora. No veo la razón por la cual una obra de tanto costo pueda hacerse con fines militares o comerciales. (El canal por Nicaragua según informe de la Comisión de Energía Atómica, costaría construído por medios nucleares 1.900 millones de dólares; y por medios convencionales 4.100 millones de dólares. Sería necesario por medios atómicos, desalojar la zona de construcción; los peligros de la radiación son aún incalculables).
- 7 y 8: El peligro nuclear ha superado las necesidades estratégicas. Nicaragua no tiene por qué sacrificarse innecesariamente. La necesidad y forma de otro tratado de Defensa sería objeto de un estudio más hondo.
- 9 De llegarse a la conclusión de las ventajas económicas que en su oportunidad reportara un Canal por Nicaragua, sin herir los Derechos del pueblo de Panamá ni perjudicarlo en ninguna forma, sería necesario de previo solidificar nuestra Nacionalidad, mediante la enseñanza y la capacitación sobre el verdadero concepto de Nacionalidad; fortalecer la República por el sistema de una efectiva Democracia y para ello será necesario emerger de los sistemas dictatoriales sustituyéndolos por Gobiernos que sean producto de comicios libres que no hemos podido ver desde hace más de treinta años!

JOSE MARIA TIJERINO ROJAS

Agricultor; Miembro del Instituto Genealógico de Nicaragua y Costa Rica

- 1 Si la vía interoceánica fue un regalo de la naturaleza para los nicaragüenses y se ha considerado la construcción del respectivo canal como el desiderátum del progreso del país, esta obra es desde luego no sólo deseable sino también necesaria.
- 2 Los inconvenientes que se exponen provienen del peligro de una guerra atómica, especie de sicosis de la guerra fría, pero no por eso el progreso se detiene en Europa y todas partes. Los beneficios del canal serían los de toda vía de comunicación. Por donde pasa el ferrocarril o una carretera el progreso en todos sus aspectos es notorio. Y los nicaragüenses ya estamos crecidos para no aporoycharlo debidamente y defendernos del descastamiento por el cosmopolitismo que pueda sobrevenir.
- 3 Los sucesos de Panamá son una valiosa experiencia para la celebración del Tratado definitivo una vez que se quiera hacer uso de la opción Chamorro-Bryan.
- 4 La función comercial y económica del canal que es indispensable y lo que conviene a Nicaragua, no puede desligarse de la defensa del mismo. En la ruta histórica de las luchas por el acceso a los dos océanos tiene que ser un sistema militar, como lo fueron en otros siglos Panamá y Cartagena y nuestro Desaguadero.
- 5 Sólo los Estados Unidos pueden hacer el canal por sus grandes recursos y por el derecho adquirido y solamente ellos podrían defenderlo con eficiencia.
- 6 Nicaragua puede exigir lo que consiga Panamá una vez que se llegue a la solución de su caso y mucho más como nuevo signatario en la amplitud del trato de la buena vecindad.
- 7 La internacionalización del canal menoscabaría los derechos de Nicaragua, que es lo que han pretendido por razones de vecindad los otros países de Centroamérica. Panamá no aceptaría como solución en estos momentos la internacionalización de sus derechos en la vía interoceánica. Aparte de que los encontrados intereses de muchos, desde el convulso Brasil hasta México, sería un nido de conflictos y no estaría remoto el sabotaje.
- 8 Si todos los países de América han ofrecido a Estados Unidos lo que pueda ser necesario para la defensa del continente, Nicaragua no puede excusarse oponiéndose a la construcción del canal por la sicosis de la bomba atómica, que Dios quiera nadie se atreva a lanzarla.
- 9 Hace poco leí en "La Prensa" que las aguas del Tuma que llegarán a los lagos por el río Viejo harán subir su nivel unos dos o tres metros; lo que sea, lo cierto será que el caudal aumentaría lo suficiente como para compensar el agua que sea desplazada para llenar el cauce del canal. Hasta ese inconveniente del descenso de las aguas del gran lago ya no existirá.

Por todo lo expuesto estoy por la construcción del canal.

RAMON GURDIAN CASTELLON

Comerciante; Agricultor

- 1 Desde el punto de vista comercial podría ser conveniente para la Economía Nacional, si las condiciones o bases acordadas fueran inspiradas por un verdadero patriotismo.
- 2 Económicamente beneficiaría al país, o mejor dicho al Pueblo Nicaragüense en los siguientes conceptos: bajos costos de transportes marítimos y como consecuencia descenso de precios en el mercado de consumo de las importaciones; aumento fuerte de trabajo, capacitación técnica, etc. Perjudicaría quizá en el aspecto socio-moral por la introducción inevitable de costumbres exóticas inapropiadas para nuestro ambiente.
- 3 Conservación absoluta de nuestra soberanía en la faja canalizada y por consiguiente sometimiento a nuestras leyes nacionales sin excepción de ninguna clase, sin perjuicio de procurar que la riqueza que involucra la faja canalizada sea compensada ampliamente en la forma de una renta nacional.
- 4 Es indudable que la construcción de un Canal por Nicaragua, para fines militares, consti-

tuiría una amenaza de alcances insospechados para todo el Istmo Centroamericano; sin embargo teniendo en cuenta nuestro elevado espíritu de cooperación a la defensa continental, sugeriría un plebiscito nacional en tal sentido, para poner a salvo la responsabilidad de un Congreso tan mal representado.

- 5 Sea militar o comercial deben tomar parte en su administración y posesión, representativos de todos los Estados Americanos.
- 6 Nicaragua no estará en capacidad de administrar por sí misma una obra tan trascendental; pero tampoco debe entregar exclusivamente a los Estados Unidos dicha administración.
- 7 Indudablemente, es un organismo o comisión internacional quién deba administrarlo.
- 8 Como manifesté en el párrafo 4º esta resolución es tan trascendental que el Estado no puede tomarla sin una consulta plebiscitaria nacional, ya que nuestro actual Congreso carece absolutamente de valor representativo. Me reservo mi opinión personal concreta en este sentido, para el caso que dicho plebiscito se efectuara.
- 9 No hay espacio para añadir observaciones adicionales a esta encuesta, que contesto con verdadero interés patriótico y con mi personal felicitación para REVISTA CONSERVADORA por tan encomiable consulta a la opinión nacional.

FELIPE RODRIGUEZ SERRANO
Magistrado de la Corte Suprema de Justicia

DILUCIDACION PREVIA

Principia la encuesta manifestando que

"Es un hecho oficialmente reconocido por los Estados Unidos, que el Tratado Chamorro-Bryan es una simple opción para la construcción de un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua".

La anterior afirmación la consideramos equivocada y no debe ser aceptada sin reserva. Creemos que los Estados Unidos no han reconocido oficialmente que aquella Convención sea una simple opción para la construcción de un canal interoceánico por Nicaragua. Examinemos imparcial y honorablemente sus términos para saber cuál es la naturaleza jurídica de la operación principal contenida en dicha Convención y después la declaración oficial del Gobierno de Estados Unidos al respecto.

1) — DIFERENCIA ENTRE VENTA Y OPCION

Como las opiniones concuerdan en que para unos se trata de una venta y para otros de una opción, conviene diferenciar lo más claramente posible los términos *Venta* y *Opción*.

Generalmente se define la venta o compra-venta como un contrato por el cual una de las partes trasfiere a otra el dominio de cosas determinadas por un precio cierto.

Esta definición la encontramos en nuestro Código Civil, Art. 2530.

Son elementos esenciales: a) la transferencia de dominio; b) una cosa determinada; y c) un precio cierto.

La opción de venta, es la promesa unilateral de venta, y la opción de compra, es la promesa unilateral de compra.

Los señores Ambrosio Colin y H. Capitant en su Curso Elemental de Derecho Civil, Tomo IV, Segunda Edición, Madrid, Instituto Editorial Reus, S. A. año 1949, definen ambos términos en la siguiente forma:

"Hay promesa unilateral de venta cuando un propietario se obliga a vender un bien, mediante un premio determinado, a una persona en el caso que ésta quiera adquirirlo".

"La promesa unilateral de comprar, menos frecuente en la práctica que la precedente, es el compromiso que una persona adquiere con el propietario de un bien, de comprárselo, mediante un precio determinado, si dicho propietario se decide a venderlo".

Son requisitos esenciales de la opción:

- a) la obligación de vender o de comprar que una persona contrae a favor de otra;
- b) una cosa determinada; y
- c) un precio cierto.

Hemos expuesto en forma tan sencilla los conceptos de venta y opción, que consideramos obvias sus diferencias.

2) — APLICACION DE LA DOCTRINA

Para aplicar la doctrina expuesta anteriormente basta transcribir las partes conducentes de la Convención Chamorro-Bryan. Según ésta:

"El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos los derechos exclusivos y propietarios, necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier ruta sobre el territorio de Nicaragua. . ."

El Gobierno de Nicaragua por la misma convención dio en arriendo por 99 años al Gobierno de los Estados Unidos las islas en el Mar Caribe conocidas con el nombre de Great Corn Island y Little Corn Island y se concedió además por igual término el derecho de establecer, operar y mantener una base naval en cualquier lugar del territorio de Nicaragua bañado por el Golfo de Fonseca que el Gobierno de los Estados Unidos elija. El término del arriendo y concesión, pueden ser prorrogados por 99 años a voluntad del Gobierno de Estados Unidos, quien en el territorio arrendado y base naval ejercerá soberanía por el término dicho y su prórroga.

Más adelante se establece que:

"En consideración de las anteriores estipulaciones y para los propósitos considerados en esta Convención, y con el objeto de reducir la deuda actual de Nicaragua, el Gobierno de los Estados Unidos, en la fecha del canje de ratificación de esta Convención, pagará a favor de la República de Nicaragua la suma de tres millones (\$ 3.000.000.00) de pesos oro acuñado de los Estados Unidos. . ."

Por lo que hace al Canal, tenemos en la Convención referida los tres elementos siguientes:

a) transferencia de dominio; b) sobre el derecho que tenía Nicaragua de hacer un canal por su territorio; y c) precio cierto, tres millones de dólares.

Se trata, por consiguiente, de una venta del derecho, porque esto no concuerda con los de ninguna manera de una opción de venta de el derecho de hacer un canal por su territorio, y elementos jurídicos de la opción ya estudiados.

Para mayor claridad pondremos un ejemplo de opción de venta:

"El Gobierno de Nicaragua promete vender al Gobierno de los Estados Unidos por el precio de \$ 3.000.000.00 y durante el plazo de 99 años, los derechos exclusivos y propietarios, necesarios y convenientes para la construcción, operación y mantenimiento de un canal interoceánico por su territorio".

Este caso de simple opción es muy diferente del que trata la Convención, que es de venta. Esto es obvio.

3) — OPINIONES CONFIRMATORIAS

El Gobierno de Nicaragua tenía un abogado consultor americano que lo aconsejaba en lo referente a la redacción, suscripción y ratificación de la convención canalera, el Dr. Chase A. Douglas. Nuestro Ministro en Washington, General Emiliano Chamorro, después de la suscripción de la Convención, quiso obtener, por escrito, del Dr. Douglas una interpretación de la misma. Su opinión de fecha 9 de Noviembre de 1915, dice así:

"La ratificación del tratado, conteniendo la Cláusula trascrita del Art. I, tendría por efecto que la República de Nicaragua concedería, desde el momento de la ratificación y al recibo del precio de la venta, un derecho exclusivo de construir el canal, etc.; por exclusivo en nuestra ley se entiende que ningún otro Gobierno más que el de los Estados Unidos podrá en el futuro construir el canal; ni aun el mismo Gobierno de Nicaragua. Significaría también que los Estados Unidos han comprado y actualmente adquirido el derecho

"de construir el canal con exclusión de todo otro Gobierno en el mundo. Esto no significa una opción, sino la concesión de un derecho afirmativo de los Estados Unidos para la construcción del canal; y este derecho no caducaría ni de ninguna manera fenecería, porque los Estados Unidos no hubiera procedido en ningún tiempo a la construcción.

"Observará Usted que el derecho es concedido a los Estados Unidos a perpetuidad, y que lo que se dá a los Estados Unidos es el derecho exclusivo de propiedad. Esto interpretándolo con propiedad, y de acuerdo con el texto del artículo significa, en mi opinión, que los Estados Unidos tendría dominio y soberanía sobre una cosa física —ya sea tierra o agua— que fuera necesario para la construcción, operación y mantenimiento del canal. Por consiguiente, la extensión de territorio necesaria para la construcción, operación y mantenimiento del canal, quedará bajo el dominio y soberanía de los Estados Unidos".

Veamos también la interpretación jurídica que le dio la Corte de Justicia Centroamericana en su sentencia de 30 de Septiembre de 1916, que en lo conducente dice:

"No cabe duda alguna en orden a que el Tratado Bryan-Chamorro contiene una venta perfecta de los derechos de propiedad necesarios para la construcción de un canal interoceánico por la vía del río San Juan y el Gran Lago de Nicaragua o por otra ruta cualquiera por territorio nicaragüense". "Ceder a perpetuidad" equivale a una enajenación o traspaso con renuncia de todo el cortejo de prerrogativas que constituyen la propiedad; mediando además el animus adquirendum de parte del comprador, quien se obligó a satisfacer el precio de venta. Existen, pues las condiciones jurídicas indispensables para reputar que el Convenio Bryan-Chamorro constituye una venta y además un título traslativo de dominio con objeto cierto y determinado, cuando menos en lo referente a los derechos reales que Nicaragua enajena en el río San Juan y en el Gran Lago, con respecto a la construcción de un canal interoceánico. En cambio el concepto de opción envuelve una distinta. No hay enajenación actual de dominio, sino una expectativa, realizable caso de cumplirse las circunstancias y condiciones estipuladas. Y en el Tratado Bryan-Chamorro, de carácter oneroso y conmutativo, hay obligación perfecta de parte del Gobierno de Nicaragua, sujeta simplemente en cuanto a la ejecución práctica del contrato a la determinación del Gobierno de los Estados Unidos. Habrá si se quiere una enajenación alternativa; pero no una opción en el sentido jurídico de la palabra. En concreto: por aquel Pacto diplomático Nicaragua enajenó de una vez para siempre los derechos necesarios para la construcción de un canal interoceánico por el río San Juan y el Gran Lago o por otra vía cualquiera en territorio nicaragüense, sin que le sea dable recobrar para sí esos derechos ni hacerlos objeto de nuevas contrataciones".

En el fondo estas dos opiniones están de acuerdo con la nuestra acerca de que no es opción, sino cesión definitiva la contenida en la convención Chamorro-Bryan, de los derechos exclusivos y propietarios para la construcción de un canal interoceánico por territorio nicaragüense.

4) — ORIGEN DE UNA CONFUSION

Si es fácil concluir que la convención Chamorro-Bryan contiene una cesión o venta del derecho de hacer un canal interoceánico por el territorio nicaragüense, a qué se debe que muchas personas digan que la convención es una simple opción? La confusión tiene dos causas: a) la redacción de la parte final del artículo I; y b) una nota del Secretario de Estado donde se usa la palabra opción. Examinemos ambos motivos:

La segunda parte del Art. I dice así:

"Debiéndose convenir por ambos Gobiernos los detalles de los términos en que dicho canal se construya, opere y mantenga, cuando el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo o intención de construirlo".

Después de establecer lo relativo a la cesión definitiva del derecho para construir un canal por territorio nicaragüense las partes contratantes establecieron que debían oportunamente convenir los detalles de los términos en que dicho canal se construya, opere y mantenga. Es decir, lo esencial fue convenido en forma expresa y definitiva en la convención —la cesión del derecho para construir el canal— los detalles de los términos quedarían para ser convenidos después. Esos detalles, por supuesto, no alteran la naturaleza jurídica de la cesión del derecho definitivamente acordada en la misma convención. El derecho quedó definitivamente cedido a favor de los Estados Unidos, esto es lo esencial. Los detalles serán negociados cuando aquel Gobierno notifique su deseo de construir el canal.

Oportuno y orientador es transcribir aquí la opinión del Dr. Douglas sobre este aspecto específico:

"La interpretación que doy a ese pasaje es que cuando los Estados Unidos determinen construir el canal, los términos de la construcción serán convenidos entre los dos países; y que eso quiere decir que la extensión del territorio necesario para la construcción, operación y mantenimiento del canal será objeto de una negociación y avenimiento entre los dos países. Quizás entonces los Estados Unidos insistan en el deseo de adquirir una zona del canal, que sería determinada por "metes and bounds" como se hizo en el tratado de canal entre los Estados Unidos y Panamá. Los Estados Unidos puede que necesiten una zona de 10 millas de ancho. Por otro lado, Nicaragua podría sostener que una zona de media milla o de una milla de ancho, era suficiente. Entre otras cosas comprendidas en el significado de la palabra término en mi juicio se entenderían los planes de ingeniería, carácter de la construcción, si el canal va a ser a nivel o con esclusas, y en este caso qué clase de esclusas, etc., etc."

Más adelante agrega el Dr. Douglas:

"Pero por otro lado, a Nicaragua le quedaría el derecho de convenir o de desavenir con los Estados Unidos, en cuanto a la extensión de la zona del canal, y con respecto a los otros derechos arriba enunciados, y de exigir de los Estados Unidos el pago de una suma de dinero, como precio de la zona del canal, en el caso en que los Estados Unidos pidieran una extensión de territorio mayor que la necesaria para la construcción, operación y mantenimiento del canal".

Entre los detalles de los términos en que el canal se construya, opere y mantenga, y en los cuales deben convenir las partes, el Dr. Douglas menciona: la anchura de la zona del canal, la necesaria, y la conveniente a los Estados Unidos; los planes de ingeniería; carácter de su construcción; si el canal va a ser a nivel o con esclusas, qué clase de esclusas, etc.

Según la opinión del Dr. Douglas los detalles de los términos en que el canal será construído, operado y mantenido, parece que nada tienen que ver con la primera parte del Art. I de la citada Convención, que se refiere a la cesión definitiva del derecho a la construcción del canal por territorio nicaragüense.

Después de la aprobación del Senado Americano a la Convención canalera, el Ministro de Nicaragua en Washington, General Emiliano Chamorro en nota del 6 de Marzo de 1916 preguntaba al Secretario de Estado, que si en la Convención se trataba de una opción o de una venta de la ruta del canal. En su respuesta fechada el 11 de Marzo de 1916 el Secretario de Estado dice:

"Aunque la Convención de 1914 difiere en algo de la de 1913, como puede observarse por una inspección del lenguaje usado en las dos convenciones respectivamente: sin embargo no es definitiva en ciertos aspectos y tiene el carácter de opción al dejar a futuras negociaciones entre los dos Gobiernos el arreglo de los detalles de los términos sobre los cuales será construído el canal".

La redacción de la parte final del Art. I de la Convención y el uso impropio de la palabra opción en la nota trascrita han traído confusión en Nicaragua sobre la naturaleza jurídica de dicha Convención, al punto de que algunos sostienen que ella contiene una simple opción para la construcción del canal. Creemos que los que así piensan están en un error. La parte final del Art. I de la Convención no altera la naturaleza jurídica del convenio contenido en la primera parte. Las palabras de la nota del Secretario de Estado deben ser analizadas y entendidas razonablemente.

La nota dice que la Convención Chamorro-Bryan "no es definitiva en ciertos aspectos". Esto es verdad. Tiene aspectos definitivos y otros que no lo son. Son aspectos definitivos los contemplados en la primera parte del Art. I o sean la cesión a perpetuidad del derecho de construir un canal interoceánico hecha por Nicaragua a los Estados Unidos. Esto es tan claro, que no necesita mayores explicaciones, porque serían sobrantes. Pero tiene aspectos que no son definitivos y que están sujetos a futuras negociaciones. Estos son, como dice la nota que comentamos, "el arreglo de los detalles de los términos sobre los cuales será construído el canal". A estos aspectos no definitivos, los llama impropriamente la nota, opción, sin darle el verdadero sentido jurídico a la palabra, sino más bien uno usual, al decir: *sin embargo no es definitiva en ciertos aspectos y tiene el carácter de opción al dejar a futuras negociaciones entre los dos Gobiernos el arreglo de los detalles...* En fin la nota no dice que la convención es una opción, sino que tiene el carácter, es decir, el parecido o semejanza con la opción, sin ser exactamente una

opción. Por otra parte es bien clara la intención de la nota al hablar de que la Convención tiene aspectos que no son definitivos, al quedar sujetos a futuras negociaciones. A esto que queda sujeto a futuras negociaciones le da el carácter de opción. Desde luego, que hay algo que queda sujeto a futuras negociaciones, pero no todo lo que queda sujeto a futuras negociaciones es una opción. Las negociaciones futuras sobre detalles de términos de construcción de un canal, no son una opción, cuando el derecho a la construcción del canal está adquirido definitivamente por una parte.

De todo lo anterior se ve claramente cuales son los motivos que han inducido al error de considerar la convención canalera como una simple opción, motivos que quedan explicados suficientemente y que no dan base alguna para considerar la convención canalera como una opción, ni en su parte definitiva ni en su parte de futuras negociaciones.

CONTESTACION A LA ENCUESTA:

Aclarada la cuestión jurídica, pasemos ahora a resolver en términos generales la encuesta de la REVISTA CONSERVADORA, no haciéndolo en detalle por no estar de acuerdo con varias afirmaciones que se hacen en las preguntas.

A los Estados Unidos y a Nicaragua les conviene resolver en la forma más amistosa y satisfactoria todo lo relacionado con la construcción, operación y mantenimiento del canal interoceánico por el territorio de esta última.

Olvidando la cuestión jurídica analizada anteriormente y contemplando la alta conveniencia política de este asunto, creemos que la mejor manera de resolver los problemas futuros, es que Estados Unidos y Nicaragua traten y contraten de igual a igual y como socios, o sea que ambos tengan los mismos derechos y obligaciones. Nicaragua aportará todas las facilidades de su territorio, que se consideraran equivalentes al precio de construcción de la obra, aproximadamente 2.000 millones de dólares. El canal sería administrado por una Comisión bipartita de delegados de ambas Repúblicas. Las ganancias y las pérdidas se repartirán por partes iguales entre los dos países. Esto es un sueño, un ideal; pero sería la manera más justa, equitativa, y armoniosa de construir operar y mantener el canal, para beneficio de ambos países y de todos los países del mundo. Sería también un ejemplo mundial para la resolución de los problemas internacionales entre dos países que aunque de recursos diferentes son iguales en dignidad y derechos. En esta forma quedan absueltas en forma general las preguntas de la REVISTA CONSERVADORA.

ALEJANDRO CARRION MONTOYA

Abogado; Ex-Miembro de la Junta Directiva del Partido Conservador de Nicaragua

- 1 Debido a los adelantos de la tecnología moderna se pueden fabricar armas estratégicas de un poder inconmensurable y transportar dichas armas a los blancos escogidos con la mínima participación de elemento humano lo cual ha cambiado el concepto de la disposición de las fuerzas ofensivas y defensivas de las naciones. Como resultado las escuadras navales, tal como las conocemos en el sentido clásico, han venido a tener una menguada importancia en la estratégica mundial. Agregado a esto el hecho de que en las actuales circunstancias las fuerzas antagónicas en el caso de un conflicto bélico encontrarían la ruta polar como la más apropiada para una ofensiva destructora de los centros industriales y de población del enemigo hace que un canal a través del istmo centroamericano tenga mucho menor valor estratégico que el que tuvo el Canal de Panamá desde cuando se construyó hasta el inicio de la era atómica. Primordialmente un nuevo canal tendría importancia comercial y por lo tanto creo que es conveniente y deseable la construcción de un canal interoceánico a través del territorio de Nicaragua.
- 2 Desde el punto de vista comercial acarrearía beneficios a nuestro país la construcción del canal interoceánico pues el tránsito de barcos mercantes a través de nuestro territorio acarrearía un influjo impulsivo de nuestra economía no solamente por el pago del derecho de travesía sino por las otras actividades derivadas que se llevarían a cabo como consecuencia del tránsito marítimo. La construcción del canal constituiría un atractivo para la formación de zonas libres de comercio, ubicación de industrias para abastecer el mercado centroamericano y almacenamiento de materias primas para ser transformadas por la industria de la región. Además se abrirían nuevas fuentes de trabajo directamente conectadas con la construcción, administración y mantenimiento del canal que redundarían en entrena-

mientos técnico del personal necesario lo cual haría que aumentase la población tecnológica de nuestro país para beneficio general. Un inconveniente sería que el canal y su operación gravitase demasiado en el equilibrio que debe mantener la economía nacional supe-
ditándola en grado peligroso a sus actividades. Esto puede evitarse mediante la adopción de medidas pertinentes con el objeto de aprovechar las experiencias adquiridas por Panamá y la República Arabe Unida, entre otras naciones.

- 3 Si llegase el caso de negociar con los Estados Unidos un tratado que permita la construcción del canal, Nicaragua debe proponer como condiciones: a) limitación de la vigencia del tratado en número de años; b) conservación de la soberanía plena sobre la faja de territorio necesaria para la existencia, operación y defensa del canal con permisibilidad a favor de los Estados Unidos de establecer las bases militares, aéreas o navales necesarias para el último fin; c) sujeción de los miembros de las fuerzas armadas y del personal extranjero del canal a nuestros tribunales civiles y criminales; d) obligatoriedad de parte de los Estados Unidos de entrenar a personal nicaragüense para capacitarlo a administrar y operar el canal proporcionalmente durante la vigencia del Tratado y totalmente al vencer éste; e) igualdad de retribución por el mismo trabajo desempeñado para todo el personal ya sea nacional o extranjero; f) que toda la ruta del canal esté incluida totalmente en territorio nicaragüense.
- 4 Aún cuando considero, tal como lo dije en el acápite 1), que la importancia militar de un nuevo canal en esta época sería menor que hubiera sido antes siempre tendrá alguna significación estratégica y considero que dentro del espíritu del Tratado Chamorro-Bryan que fue un inicio de la política de cooperación interamericana para la defensa continental, Nicaragua debe cooperar en esa defensa haciendo honor a su espíritu interamericanista, espíritu que tal vez iniciado por nosotros está ya consagrado en los Estatutos de las Organizaciones de América, y en consecuencia debe estar anuente a que el canal tenga en parte significación militar aún cuando su fin primordial sea el comercio internacional.
- 5 Partiendo de la premisa que el canal, según mi criterio, tendrá que ser comercial y militar, y no una cosa sin la otra, su administración debe ser ejercida por ambas potencias y su defensa para todos fines prácticos será una responsabilidad de los Estados Unidos de América.
- 6 El dominio del canal debe radicar totalmente en Nicaragua, su posesión debe ser bi-partita y su administración deberá ser dividida entre ambas naciones con una mayor participación de los Estados Unidos en su inicio, pero aumentando progresivamente la participación de Nicaragua a medida que nuestros conciudadanos vayan adquiriendo la experiencia y conocimientos técnicos necesarios con la finalidad en mente de que la administración de la ruta interoceánica sea exclusivamente nicaragüense cuando el Tratado a negociarse llegue a su término.

Los puntos 7 y 8 de su encuesta quedan contestados en el contenido de los acápites anteriores.

Como una observación general debo añadir que a la luz de la experiencia de la República Arabe Unida hemos visto que una nación sub-desarrollada puede perfectamente hacerse cargo de la Administración, mantenimiento y operación de una ruta interoceánica aunque muchos observadores eran pesimistas en la época en que Nasser expropió el Canal de Suez. Habida cuenta de las relaciones existentes en la actualidad entre las naciones de esperarse que una negociación canalera entre Nicaragua y los Estados Unidos sería llevada a cabo dentro del respeto a nuestra soberanía y a nuestra independencia para concluir un Tratado más justo y más digno que el que rigen las relaciones de los Estados Unidos con Panamá sobre ese canal, ahora tan discutido.

JOAQUIN CUADRA ZAVALA

Abogado; Ex-Ministro de Nicaragua en Washington; Ex-Magistrado de la Corte Suprema de Justicia

- 1 Creo que en las condiciones actuales no sólo sería deseable, sino también conveniente para los intereses de Nicaragua, la construcción de un canal interoceánico por su territorio.

Es innegable que la construcción de un canal interoceánico por nuestro territorio ha constituido un gran ideal de los estadistas nicaragüenses, de ambos partidos históricos durante los últimos cien años y más; quienes nunca dejaron de aprovechar todas las oportunidades que

se les presentaron para tratar de lograr que se realizara ese ideal, celebrando al efecto tratados, en diversas épocas, con los Estados Unidos.

- 2 Los beneficios que la construcción de un canal interoceánico reportaría a nuestro país serían, a mi juicio, incalculables. Cambiaría completamente la fisonomía del país; y mejoraría su situación en todas las órdenes, no sólo por el adelanto material y económico; sino también porque contribuiría a la estabilidad de las instituciones. Me parece que eso es tan ostensible que huelga hacer una exposición detallada de esos beneficios. La experiencia de Panamá confirma lo que he dicho, cualesquiera que sea la trascendencia de las dificultades que por el momento afectan a los panameños. Conocí a Panamá antes de que el Canal fuera construído en aquel territorio; y nadie que también haya conocido a Panamá entonces, no puede menos de quedar sorprendido ante la inmensa transformación que en Panamá se ha realizado. Y eso que Panamá nunca tuvo los recursos materiales ni la extensión territorial de Nicaragua.
- 3 Si se llegare el caso de negociar un tratado de canal interoceánico con los Estados Unidos, deberíamos plantear como condición ineludible el respeto a nuestra soberanía.
- 4 No podríamos menos que mostrarnos anuentes a la construcción del canal con fines militares, si así lo propusieran los Estados Unidos, pues, a la verdad, ese fue el espíritu con que fue celebrado el Tratado Chamorro-Bryan.
- 5 Ya sea con fines militares o con fines comerciales con que se pensara construir un canal interoceánico en nuestro territorio, creo que los Estados Unidos tendrían indefectiblemente la posesión y administración del mismo, por la razón obvia de que Nicaragua no tiene los recursos ni las posibilidades para ello; al menos durante la presente generación. Pero entendiéndose que habría que discutir los arreglos y provisiones necesarios; en lo cual deberíamos tener presente las experiencias de Panamá.
- 6 Queda contestada.
- 7 No creo que en ningún caso los Estados Unidos convendrían en que la posesión y administración del canal fueran otorgadas a ningún organismo internacional.
- 8 Es claro que si llegare el caso de que fuera construído un canal interoceánico en nuestro territorio, con fines militares, quedaríamos nosotros expuestos a correr los graves peligros que se ciernen por el mundo occidental y sobre el hemisferio en particular; peligros que correría Nicaragua con especial razón. Pero al respecto conviene pensar que eso no debe ser un temor que por sí solo nos induzca a oponernos a la construcción de un canal interoceánico en nuestro territorio; porque todos estamos comprometidos por igual, en una forma o en otra, a defender, en cooperación con los Estados Unidos, el Continente en que nos ha tocado nacer y vivir.

GEORGE T. WEITZELL ANTE EL SENADO DE LOS E. U.

"Si esta Convención (el Tratado Chamorro-Bryan) ha causado inconformidad en los otros estados centroamericanos, deberá ser por la mala inteligencia de sus condiciones. El texto del tratado, en su forma original, nunca se ha hecho público, y es difícil, por lo tanto, comprender sobre qué fundamento se ha levantado la objeción. La verdad es que el tratado, en la parte concerniente al canal, concede una simple opción y no íftulo a una faja canalera como en Panamá, SIENDO LA IDEA DE QUE CUANDO SE HAGA NECESARIO LA EFECTIVA CONSTRUCCION, SE CELEBRE UN NUEVO CONTRATO, pero que en el ínterin, si se ratifica el tratado, cese toda agitación canalera debido a la opción concedida a los Estados Unidos. CUANDO HAYA DE CELEBRARSE UN NUEVO CONVENIO PARA LLEVAR A CABO LA EFECTIVA CONSTRUCCION, SERA TIEMPO OPORTUNO PARA CONSIDERAR CUALESQUIERA DERECHO E INTERESES DE LOS ESTADOS UNIDOS".

Entrevista de Prensa con el Presidente Schick sobre el Canal

Julio C. Armas, de Estación X: Es obvio Señor Presidente, que por muchas conversaciones que tengan los Gobiernos de Panamá y los Estados Unidos, la tensión estará siempre. Es lógico pensar que los Estados Unidos han de decidir en el futuro la construcción de un canal, de un nuevo canal.

Considera Ud. de gran beneficio la construcción de ese canal por Nicaragua?

Presidente Schick: Ya he contestado esa pregunta en conferencias de prensa anteriores, a las que Ud. infortunadamente no había asistido, y la he contestado en forma muy amplia. He dicho que en realidad para pronunciarnos acerca de esta construcción, a que tiene derecho el Gobierno de los Estados Unidos de acuerdo con el Tratado Chamorro-Bryan, y para la cual existe una opción, tendría yo que consultar con la opinión pública nicaragüense. Oír la opinión de los diversos sectores de la ciudadanía, y con su pronunciamiento procurar, si acaso fuera favorable a la construcción, la celebración de un Tratado, porque ahora, por el momento, no existe ninguno. Existe nada más que el Convenio Chamorro-Bryan en que se confiere una opción, entonces el Tratado que se concertaría, si acaso se llegara a construir este Canal, se suscribiría estableciendo todas aquellas condiciones que de acuerdo con nuestros derechos, especialmente de soberanía, estipularía nuestro derecho de trato igual —tanto para el nicaragüense como para el extranjero—. Concretamente todos aquellos derechos que la experiencia nos ha enseñado que deben respetarse, elaborándose, como le repito el verdadero contrato canaero, porque ahora no existe más que el Convenio firmado en 1914 entre Chamorro y el Secretario de Estado Bryan, relacionado con la citada opción para construir este canal. Yo ya les expliqué ampliamente ésto en ocasiones pasadas, y si le hago esta aclaración es en honor a Ud., porque realmente es una pregunta que ha sido contestada en dos o tres ocasiones.

Julio C. Armas: Si no es mucho insistir, Señor Presidente, cuál es su opinión personal?

Presidente Schick: Mi opinión personal está sujeta y condicionada a la opinión del pueblo nicaragüense. Yo, como Presidente de la República, tengo que oír y acatar las opiniones de mi pueblo, y mi pronunciamiento será, como le repito, sujeto a esta opinión.

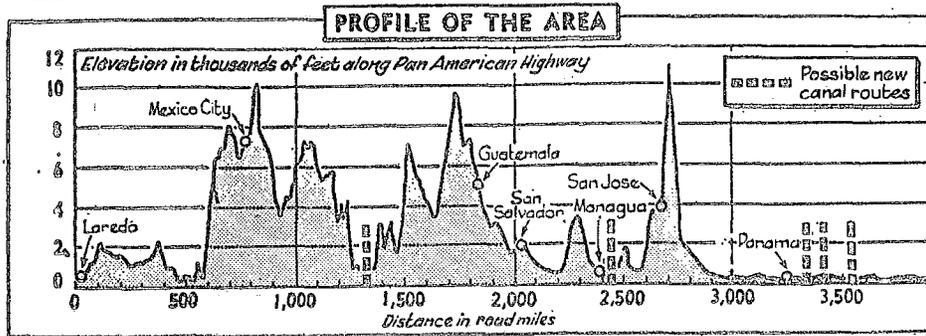
Si la mayoría del pueblo nicaragüense opina que el Tratado no se lleve a efecto, no se hará, por lo menos durante mi administración. Si la mayoría opina que sí, entonces se celebrará en las condiciones que anteriormente he esbozado, pero yo soy de los que creo, y es ésta mi opinión muy personal, a pesar de la estimación, el aprecio y el respeto que me merecen las autoridades de los Estados Unidos, como nosotros les merecemos a ellos, que los Estados Unidos no tienen interés de construir este canal por Nicaragua, por el momento. Yo conozco los estudios realizados en tres ocasiones para este efecto, y en realidad, hasta donde psicológicamente pude auscultar para ver si en verdad hay un deseo de hacer este canal por parte de los Estados Unidos, he podido llegar a la conclusión de que no pretende hacerlo en Nicaragua, según parece, y antes bien, en caso necesario, preferirían hacer un nuevo canal o ampliar el que ya tienen en Panamá en condiciones muy favorables a los panameños. Yo leí, hoy precisamente en la mañana, que en el Senado Norteamericano se habían pronunciado algunos

miembros acerca de pagarles a los panameños QUINCE MILLONES DE DOLARES, en lugar de UN MILLON NOVECIENTOS TREINTA MIL DOLARES que les pagan anualmente y que había que equipararles sus sueldos con los que ganan los norteamericanos que trabajan en la Zona del Canal. En fin, una serie de ventajas que ojalá se realizaran en favor del pueblo panameño, advirtiéndole que emito esta opinión en un carácter estrictamente personal, porque como Gobernante de un país, no tengo que intervenir en cuestiones internas de otros países.

Mariano Valle Quintero, de Radio Continental: Tengo que insistir yo, o que volver sobre el asunto del CANAL, porque en el SENADO AMERICANO se presentó hace diez días una resolución por la cual se declara de necesidad la construcción de un nuevo CANAL que no sea por Panamá, y precisamente entre los países mencionados en la resolución presentada al SENADO AMERICANO, está Nicaragua, Colombia y México, por lo tanto pues, de ahí se deduce que existe la posibilidad de que por Nicaragua sea construido ese canal; ahora bien, Ud. ya explicó ampliamente la actitud que tomaría el Gobierno, pero es que también en el caso de que los Estados Unidos no construyan el Canal, se impone una revisión del Tratado por la simple razón, de que si no construyen el Canal por Nicaragua, Nicaragua está sufriendo desde 1914 una grave perjuicio de uno de sus mayores bienes naturales, cual es la posibilidad de una vía internacional. Entonces tendría que plantearse ante los EE.UU. la revisión del Tratado, una de dos, o para que construyan el Canal o para que indemnicen a Nicaragua en no construir el Canal, desde luego que la tienen maniatada y en la imposibilidad de disponer de uno de sus mayores recursos naturales. Entonces la pregunta se concreta a lo siguiente: No existe pues la intención del Poder Ejecutivo del Gobierno de Nicaragua de pedir una revisión de la Convención de 1914, por la cual se dió esa opción al Gobierno de los EE.UU. y que de no tomarla para sí, constituye un grave daño para nosotros.

Presidente Schick: Es una pregunta muy atinada la que Ud. me hace, pero que en realidad para contestársela necesitaría yo contar con la opinión autorizada de los diversos sectores de la opinión pública, con la opinión de los partidos políticos que militan en el país, porque realmente una revisión de un Tratado realizada con todas las formalidades legales, y ratificada constitucionalmente por ambos países, como usted sabe, es un acto que entraña una trascendencia muy grande para dos países que se rigen por el derecho internacional. Y en este caso, repito, sería objeto de una consulta que haría a los Notables del Partido Conservador de Nicaragua en cuyo tiempo, y bajo su mandato se celebró ese Tratado, para ver si este partido se pronuncia por la revisión o no del mismo. Ud. conoce muy bien, que cuando nosotros éramos estudiantes muchas veces nos planteamos este problema, como generalmente se lo plantean los estudiantes universitarios, pero más tarde, y analizando uno el problema con criterio de profesional, comprende que las obligaciones internacionales son de tal carácter que uno debe respetarlas. Sin embargo un caso de esta naturaleza, lo consultaría detenidamente con todos los sectores del país, y lo llevaría a efecto si llegara a contar con el respaldo TOTAL de la ciudadanía. Pero yo no sé por qué estamos hablando, como le repito, de cosas que a mi juicio no se sabe si llegarán a realizarse, aunque el Senado de los EE.UU. haya manifestado su deseo de abrir un nuevo canal a nivel, ya sea por Colombia, por México o por Nicaragua.

El «New York Times» y «Time Magazine» coinciden en señalar en estos mapas un trazo nuevo sobre la ruta del Canal por Nicaragua que se aparta del Lago y se adentra en territorio costarricense.



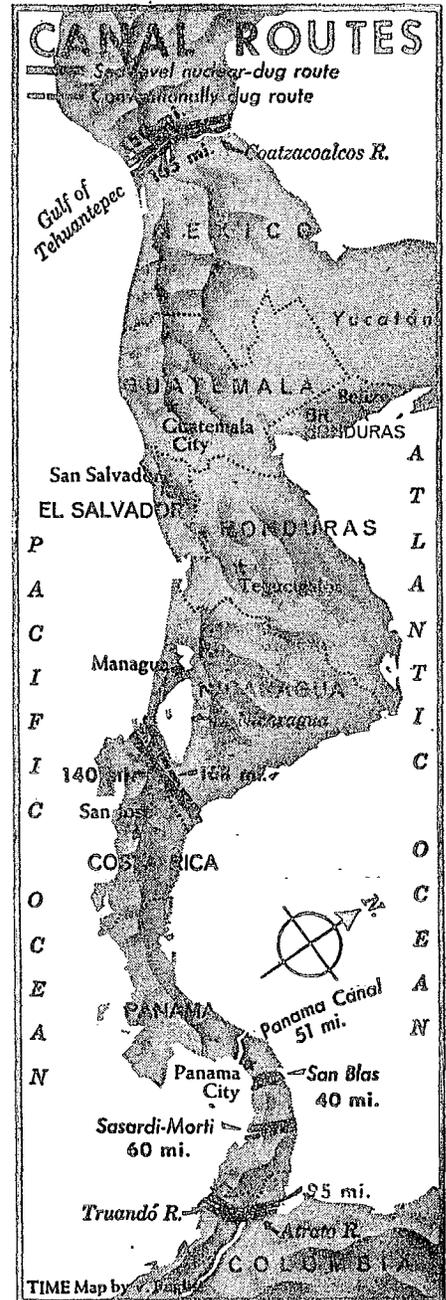
El trazo de esa ruta a que nos referimos, se aparta de todas las anteriores, que en el pasado fueron estudiadas para un Canal de esclusas, en las que Nicaragua presentaba con su Lago hasta el atractivo del paso de los vapores por agua dulce lo que les es beneficioso para su limpieza de todas las adherencias marítimas. Posiblemente, esos trazos que se alejan del Lago, sean para obviar el desecamiento del mismo Lago debido a su mayor altura sobre el nivel de los océanos a donde irían a parar la mayor parte de nuestras aguas, causando una tal transformación de nuestra geografía al punto que la idea del Canal se convierte en un absurdo.

Ante esa consideración la Associated Press, en reciente despacho, llega hasta a eliminar la ruta por Nicaragua, y ante el costo de 1.900 millones de dólares en que estima los gastos que ocasionaría su construcción dejando a un lado el Lago, y por consiguiente alargando la longitud de nuestra ruta canalera en contraposición a las más cortas de: Colombia, de unos 130 kilómetros y un costo de 1200 millones de dólares; las de Panamá, una conocida como

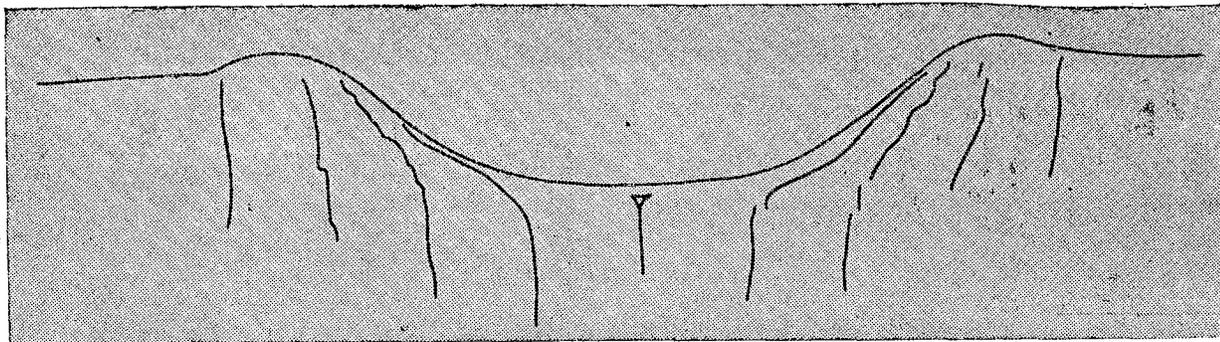
el plan de San Blas, de 70 kilómetros con un costo de 620 millones de dólares y la ruta Sasardi-Morti, de unos 85 kilómetros con un costo de 770 millones. Solamente la de Tehuantepec sería más larga y más costosa que la nuestra.

Ese análisis de la Associated Press es demasiado simple como para atreverse a descartar la ruta de Nicaragua ya que el Gobierno de los Estados Unidos, hace unas pocas semanas envió una Comisión a hacer una inspección somera sobre esta ruta nuestra. Estuvo en Managua por varios días, volaron a lo largo de toda la posible zona canalera, como para a vuelo de pájaro abarcar en conjunto lo que enseguida vendrá a estudiarse minuciosamente a un costo de millones de dólares, lo que sería absurdo pensar se gastaría si las dificultades de nuestra ruta fuesen tan obvias.

No siempre resulta lo más económico el menor costo inicial de una obra. Bastaría para confirmar esta tesis la sola consideración de la mayor proximidad de Nicaragua a los Estados Unidos y Europa, para que se deduzca la mayor economía en tiempo y com-



bustible en el recorrido de los barcos que han de cruzar el Canal. Esto sin entrar en otras consideraciones de política que también es un factor importantísimo para llegar a la decisión de la ruta que más convenga a los Estados Unidos.



Corte seccional de un cráter superficial.

APLICACION PACIFICA DE EXPLOSIONES NUCLEARES

La aplicación pacífica de explosiones nucleares ha sido motivo de estudio por eminentes hombres de ciencia, y sus experimentos y conclusiones han sido puestos al alcance del público en lenguaje de fácil comprensión.

Con base en esos estudios REVISTA CONSERVADORA presenta a sus lectores un resumen de tales trabajos, ya que una aplicación práctica de las explosiones nucleares se refiere a la apertura de un canal a nivel del mar, aplicación que nos interesa puesto que nuestro territorio ha sido por muchos años objeto de estudio para la apertura de un canal interoceánico.

Hemos dividido este trabajo en los diversos pasos y aspectos de las distintas operaciones y problemas que se presentan en la excavación de un canal a nivel.

Formación de cráteres

La remoción de tierra, —tal como la entendemos hoy— es la aplicación, para propósitos útiles, de la acción "craterizadora" de explosivos nucleares.

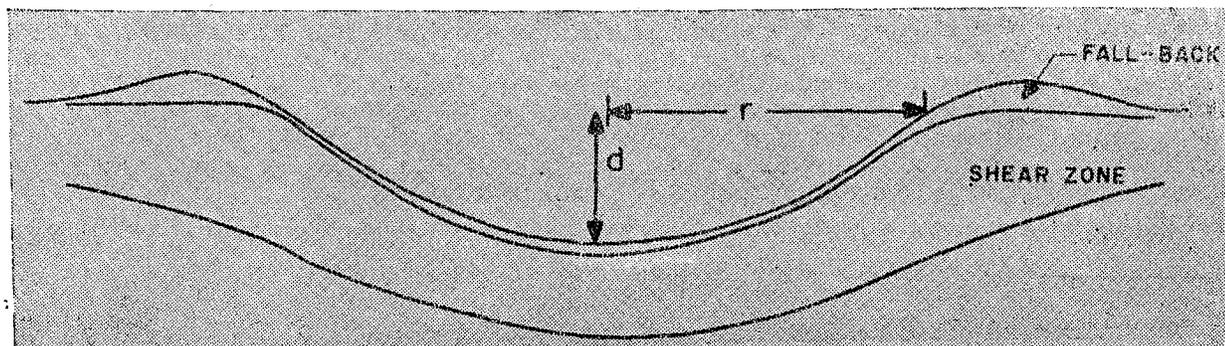
Existe una gran masa de conocimientos acerca de la ruptura de rocas y las capacidades de remoción de tierra por medio de explosivos químicos en los campos de la ingeniería civil y minera. La mayor parte de ella, sin embargo, no tiene aplicación a las explosiones nucleares. Aquella trata de cargas de diversa densidad, contenido enérgico, tasa de detonación y forma. Se usan trucos, tales como, colocación de cargas múltiples, fijación de tiempo de sucesivas detonaciones, cebo de los barrenos, etc. Las cargas nu-

cleares tienen concentraciones de energía y tasas de detonación mucho más grandes que aquellas de los explosivos químicos, y no pueden hacerse con ellas los mismos trucos, aunque no se descarta su posibilidad en el futuro.

El cráter

La palabra "cráter" corrientemente nos da la imagen de un hoyo en el suelo rodeado de un borde elevado. Esta imagen, empero, omite un buen número de detalles importantes para comprender cómo se forman los cráteres y cómo pueden aprovecharse. En la Fig. A se muestra el perfil de un cráter tal como una explosión superficial lo forma. Las líneas tortuosas indican la posición resi-

El mismo cráter con las varias zonas de movimiento y ruptura. (Fall Back: Material regresivo; Shear Zone: Zona de ruptura; R: Radio del cráter; D: Profundidad).



dual de las columnas de arena que antes estaban verticales y que se extendían hasta la superficie. Todavía llegan hasta la superficie, pero obsérvese como se han extendido hacia los lados. Se ve claramente que la mayor parte del material a los lados y en los bordes del cráter fue empujado allí y no cayó en esa posición. Esa fue una explosión superficial. Explosiones más profundas rompen el material relativamente más hondo en comparación a sus diámetros pero hay también una gruesa capa de material regresivo (fallback) de modo que el cráter aparente, aunque más grande que en las explosiones superficiales, no tiene la misma exagerada profundidad en relación a su diámetro que tiene el verdadero cráter.

En la Fig. B se muestra el mismo cráter con las varias zonas de movimiento y ruptura. La configuración visible es lo que se llama el cráter aparente. La zona mayor que contiene el material regresivo tan suelto que no necesita romperse para ser removido, se llama el verdadero cráter. Bajo éste está la zona de ruptura (shear zone) en la cual el material ha sido presionado a tal extremo que, aunque no tiene la dureza del terreno no perturbado, ha de requerir rompimiento para su remoción.

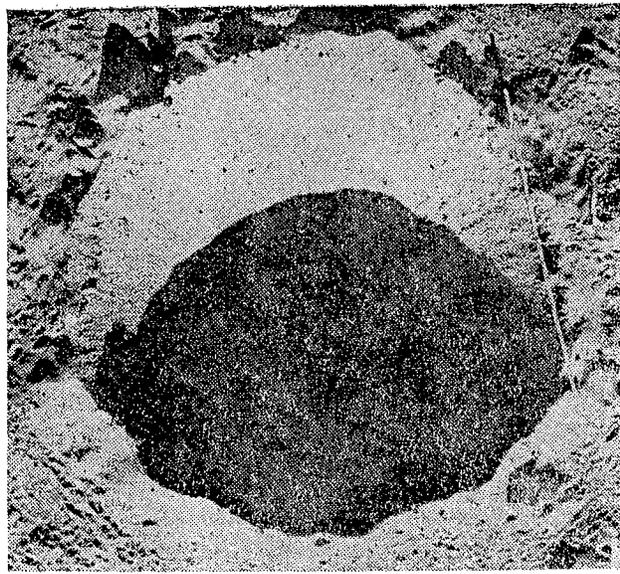
Medida de un cráter

El diámetro y la profundidad del cráter se miden al nivel original del terreno, excepto los cráteres meteóricos y lunares, en los que se usan las dimensiones hasta la cresta de los bordes. El borde o labio es la región elevada alrededor de la depresión central. Su lado interno es, a veces, escarpado y definido, pero el lado externo a menudo se confunde gradualmente con el terreno circundante exterior de modo que es difícil definirlo.

Las dimensiones de los cráteres varían con la clase del terreno, la profundidad de la explosión y el tamaño de carga usada. Los experimentos confirman lo que el análisis predice: que las dimensiones lineales de los cráteres en los casos de explosiones superficiales varían en proporción a la raíz cúbica de la carga usada.

Magnitud de las cargas

Lo dicho hasta ahora se refiere a craterización por medio de explosivos químicos. ¿En qué relación están los resultados de tales explosiones con explosivos nucleares? La diferencia aparentemente obvia entre las dos es la magnitud de las cargas. Mas eso no es todo. La diferencia esencial entre las dos, es: la TNT pesa 100 libras por pie cúbico y su velocidad de detonación es cerca de 20.000 pies por segundo. Esto significa que un kiloton de TNT formaría una esfera de 34 pies de diámetro y tomaría una milésima de se-



Cráter de una explosión relativamente superficial. Obsérvese el labio o borde bien definido, el hoyo y el polvo fino fuera del labio.

gundo para hacer explosión. Un kilotón de explosivos nucleares, por otra parte, se puede colocar en un espacio de 30 pulgadas de diámetro y puede detonarse en un microsegundo. La densidad de energía y la tasa de energía desarrolladas por el explosivo nuclear son algo más de mil veces mayor que las desarrolladas por los explosivos químicos.

La excavación por explosivos nucleares

Cuando se usan explosivos químicos en minería o trabajos de excavación, generalmente se usan solamente para romper las rocas que se han de remover después por medios mecánicos. Si es necesario excavar un gran hoyo por medio de explosivos químicos, ésta es la forma en que se haría. Sería mucho más costoso colocar una gran cantidad de explosivos químicos y simplemente volar la tierra fuera del hoyo. Mas no solamente los explosivos son caros sino que el costo de colocación es considerable.

Por otra parte, si se desea excavar un gran hoyo usando explosivos nucleares, es ciertamente posible enterrar un artefacto lo suficientemente hondo para que una gran cantidad de material sea roto por la explosión mas no removido substancialmente a la superficie. Entonces es necesario remover el material por los medios convencionales y quizás es necesario remover más tierra que la deseada, porque para obtener profundidad puede que sea necesario aceptar una mayor anchura que la deseada. Por lo que es posible que aunque el costo de los explosivos nucleares fuese substancialmente menor que el costo de los explosivos químicos para el mismo trabajo, los costos de remoción harían los costos totales insignifican- temente diferentes.

Nuevos problemas

Así es que se considera que para excavar con economía por medio de explosivos nucleares es necesario simplemente excavar por medio de cráteres. Esto es económico porque es relativamente fácil colocar un explosivo nuclear en su sitio, y el costo de los explosivos nucleares, al menos cuando su rendimiento es alto, es barato por unidad de energía desarrollada. Este procedimiento, sin embargo, crea nuevos problemas.

Estos problemas son: destello, golpe de aire, y radioactividad.

El destello es un problema de fácil solución, puesto que todas las explosiones serían bajo tierra, de manera que no se vería el destello.

El segundo problema del golpe de aire que crea efectos sísmicos es más serio y lo discutiremos más adelante con mayores detalles, por ahora basta decir, que si la excavación se hace en sitios deshabitados sus efectos son menos nocivos hasta el punto de no constituir un verdadero problema.

El tercero y más importante de los problemas es el de la radioactividad del "fallout". Una de las formas de encarar ese problema es el desarrollo de explosivos nucleares "limpios", es decir, con un mínimo de radioactividad. Sin duda alguna es un problema difícil pero no sin solución.

Explosión simultánea

Se espera en tales operaciones usar el sistema de la detonación simultánea de varios artefactos. Para colocar estos artefactos en sus respectivos sitios se taladrarán hoyos verticales por los que se introducirán los artefactos. En algunas circunstancias será más conveniente el abrir pozos y luego túneles horizontales. Es posible encontrar métodos por medio de los cuales se distribuya la energía uniformemente por medio de túneles, lo que daría la ventaja de evitar los festones que separan un cráter del otro y así remover la tierra que es indispensable remover.

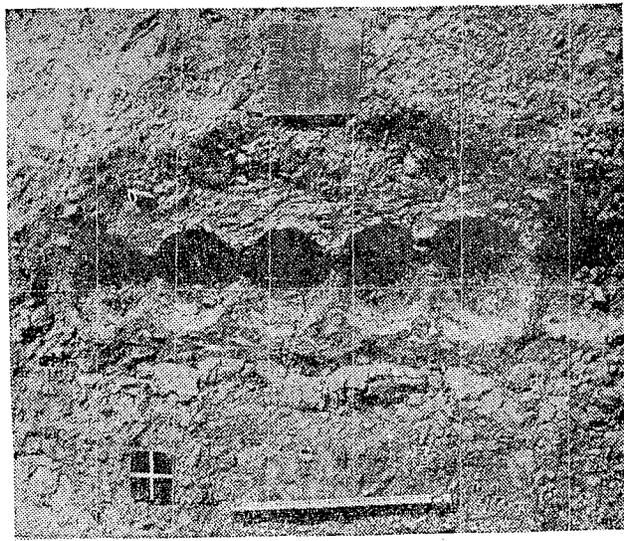
Justificación

Con todos estos problemas asociados, ¿cuándo se justifica una excavación por medio de explosivos nucleares? Existen tres razones por las que se puede excavar por medio de explosivos nucleares:

1) Conveniencia. Cuando existe una situación en la que el uso de métodos convencionales es casi imposible.

2) Tiempo. El tiempo requerido para una operación nuclear no es mucho mayor que el requerido para excavaciones comunes.

3) Costo. Es posible que el costo de un determinado proyecto de excavación corriente se reduzca hasta la décima parte si se usan explosivos nucleares. Un proyecto verdade-



Resultado de explosiones simultáneas o sucesivas de cargas individuales.

ramente grande puede costar mil millones de dólares. Si se puede hacer por cien millones entonces se vuelve una proposición más atractiva. Un proyecto semejante que originalmente solo podría hacerse con fondos del Gobierno, puede realizarse por medio de la iniciativa privada.

Radioactividad y temblores

Las partículas radioactivas se distribuyen en tamaño desde grandes rocas hasta moléculas. Es conveniente dividir el "fallout" en dos medidas por tamaños: una que contiene partículas mayores de 40 micrones (micron: la millonésima parte de un metro) de diámetro y otra de partículas de un diámetro menor.

El "fallout" que contiene partículas de más de 40 micrones de diámetro es el que constituye mayor peligro —durante las primeras diez horas y que puede extenderse de 150 a 250 millas—. El resto, es decir lo que es menor de 40 micrones, se extiende a largas distancias y cae a tierra muy despacio.

Para impedir el "fallout" o el problema de la radioactividad en las excavaciones, se debe enterrar la carga muy profundamente o producir poca fisión en la explosión, o ambas cosas a la vez.

En cuanto a movimientos sísmicos las predicciones no pueden ser absolutas. A las 20 millas, puede sentirse una aceleración de 0.1 g. Esto es en el dintel del peligro. A las 30 millas se predice una aceleración de 0.05 g., un temblor que puede fácilmente ser apreciado por las gentes, mas sin peligro. A las 40 millas: la aceleración de 0.03 g. puede aun sentirse y a las 120 millas una aceleración de 0.003, unas personas la sentirán otras no.

Golpes de aire

Durante ciertos experimentos, las explosiones han roto ventanas y creado algunas

perturbaciones hasta a 80 millas de distancia, mientras que en otros casos apenas si han sido oídos a la misma distancia. Una combinación de condiciones atmosféricas da por resultado un conducto de sonido que lleva el golpe de aire a grandes distancias.

Las rutas de las ondas sonoras en la atmósfera son refractados hacia la tierra cuando las ondas entran una capa de alta velocidad sonora mientras que son desviadas en dirección contraria cuando entran regiones de baja velocidad sonora. La velocidad del sonido está determinada en los niveles superiores por las temperaturas del aire y las velocidades del viento.

Refracción del sonido

Se forma una capa que refracta la energía sonora hacia la tierra en cualquier nivel donde la velocidad del sonido es más alta que en todos los niveles bajo ella. Existe una determinada condición más abajo de los 6.000 pies, condición causada por el aire frío cerca de la superficie, y otra, digamos, a los 35.000 pies, donde las temperaturas y las velocidades del sonido son mucho más bajas que en la tierra. En este caso la corriente de aire trae la velocidad del sonido con mayor fuerza que en las capas inferiores. Bajo tales condiciones atmosféricas puede concentrarse un foco de sonido muy fuerte.

Todo esto requiere estudios previos a las explosiones nucleares.

La contaminación ambiental

La habilidad para iniciar, y en alguna medida controlar, las reacciones nucleares, trae consigo nuevas fuentes de energía y nuevos instrumentos para el desarrollo del conocimiento en muchos campos de la industria, la medicina y la biología. Esto también ha traído nuevos problemas que se han de resolver. Uno de ellos es el potencial daño biológico que puede resultar del uso indiscriminado de la radioactividad, aumentado quizá por la actitud emocional hacia la radiación debido a que sus propiedades físicas hacen los fenómenos difíciles de descubrir por los sentidos humanos. El propuesto uso de explosivos nucleares para la excavación de puertos y canales llama la atención al problema de las posibles consecuencias biológicas de la radiación residual resultante de aquél.

Puesto que las consecuencias biológicas de la contaminación ambiental por residuos radioactivos son principalmente en función de las características físicas de los contaminantes, quizás lo mejor es examinar las propiedades físicas y químicas de los residuos radioactivos de que se tienen conocimientos.

Residuos radioactivos

Cualquiera que sea la explosión, los residuos han tendido a ser esféricos, material fusionado que refleja su origen derretido. Mientras las partículas son más grandes su forma irregular es mayor. Algunos son solubles en agua y ácidos diluïdos; otros son insolubles. Todos son radioactivos mas no necesariamente contienen las mismas proporciones de isótopos específicos. Los datos sugieren que cualesquiera que sean las condiciones de las explosiones se produce un espectro completo de partículas, cuyas características de radioactividad varían conforme la naturaleza de las explosiones.

Dónde las partículas residuales van y qué hacen en el ambiente depende principalmente de su tamaño, de sus propiedades físicas y químicas y de los específicos radioisótopos presentes. El tamaño predominante de partículas encontradas en las diversas formas residuales decrece en proporción a la distancia. Las explosiones producidas en grandes masas de material inerte tienden a producir partículas grandes que a su vez producen campos relativamente intensos de residuos radioactivos. Esas grandes partículas en su proceso de formación actúan como recogedores de "nuclides" del hongo nuclear y los acarrearán a tierra a relativamente cortas distancias.

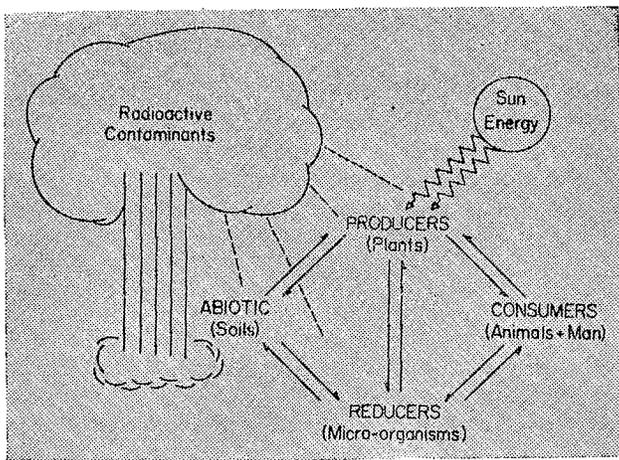
Propiedades físicas y químicas

En lo que respecta a las propiedades físicas y químicas del residuo nuclear, es importante señalar que ya sea que uno esté interesado en la lixiviación de los materiales radioactivos a través del suelo, la succión de productos radioactivos por las raíces y las hojas de las plantas, o el metabolismo de residuos radioactivos por los animales, la utilización de los contaminantes depende del material encontrado en forma soluble o digerible. Hasta que esto ocurra el efecto de los residuos radioactivos está limitado a la producción de un campo de radiación externa de una intensidad rápidamente declinante. En otras palabras, el peligro potencial de radioactividad metabolizada depende de aquella porción de la contaminación que es asequible biológicamente, esto es, en forma digerible o soluble.

Por esta razón se ha dado considerable atención en caracterizar los residuos nucleares con respecto a los factores que influyen en su solubilidad o asequibilidad biológica.

Solubilidad

La solubilidad de materiales residuales provenientes de explosiones superficiales o poco profundas ha probado ser similar a las aéreas. Por otra parte, la solubilidad de materiales residuales provenientes de explosio-



Relaciones radio ecológicas. Los componentes abióticos del ámbito en combinación con la energía solar establece el ciclo entre los productores (plantas) los consumidores (animales y hombres) y los reductores (micro-organismos).

nes bajo tierra, parece ser menor. Se puede predecir, por lo tanto, que los materiales residuales provenientes de explosiones para excavaciones de puertos o canales mostrarán solubilidades muy bajas y una asequebilidad biológica mínima.

Conceptos ecológicos

Es conveniente señalar varios conceptos ecológicos que deben ser considerados en la evaluación de las consecuencias biológicas de la contaminación radioactiva en el ámbito.

La ecología, en su sentido más amplio, es el estudio de las relaciones mutuas entre los organismos y su ámbito. Para propósitos de estudio el ecólogo encuentra conveniente dividir el ámbito en las partes funcionales que reflejan el ciclo de energía envuelto.

El componente abiótico incluye la parte sin vida del ámbito, terrestre, acuático, o atmosférico, y es la fuente de las sustancias básicas usadas por los productores en combinación con la luz solar en la producción de los nutrientes orgánicos que proveen tanto la energía como los materiales de construcción de la vida de los productores mismos, de los consumidores y de los reductores. Estos, como su nombre indica, se dedican a reducir las moléculas orgánicas a formas más simples incluyendo los componentes inorgánicos.

Relaciones ecológicas

Este simple y generalizado concepto de cómo el ámbito trabaja, puede aplicarse a cualquier circunstancia y es tan apropiado para el estudio de las relaciones: mar - diátomo - plancton - peces, como al estudio de las relaciones: suelos - plantas - animales - hombres. La ecología envuelve un estudio de las relaciones dinámicas entre los orga-

nismos en su lucha por los nutrientes y las energías que contienen. En su más amplio sentido, la ecología, incluye, también, los fenómenos físicos que hacen asequebles a los nutrientes, tales como, solubilidad, erosión y sus propiedades químicas.

Ya sea que nos refiramos a este fenómeno como ciclo biológico, balance de la naturaleza, cadena de alimentación, o pirámide del protoplasma, el principio básico permanece inalterable. Las sustancias primarias están incorporadas al ciclo y son usadas una y otra vez al pasar de una forma a otra. Así, si el material del ciclo llega a ser radioactivo en algún eslabón de la cadena, los efectos, alguna vez, tenderán a distribuirse entre las varias clases de organismos en vez que en los de una especie o individuo.

Contaminación radioactiva

En lo que respecta a la contaminación radioactiva, es importante saber dónde en el ciclo, o cadena de alimentación, y en qué proporción, las sustancias radioactivas se acumularán. Es importante saber en qué proporción pasan de un componente del ámbito al otro. Es importante saber cómo estos factores pueden influenciar el ciclo hasta llegar al hombre.

Además del problema de la dosis de radiación interna resultante de contaminantes metabolizados, está el énfasis adicional puesto sobre la población por las dosis externas de alta radiación energética de sustancias que pueden no estar en la forma de ciclo biológico, pero que, sin embargo, son capaces de producir tanto efectos fisiológicos como genéticos.

Otra consideración se refiere al tiempo en el que las dosis de radiación interna y externa son más efectivas. El problema de fijar los peligros biológicos de residuos radioactivos pueden ser arbitrariamente divididos en dos partes: una, el agudo o inmediato peligro que nace "primariamente" de la radiación externa y "secundariamente" del metabolismo de ciertos productos de la fisión; y otra, los peligros crónicos, o a largo plazo, que nacen "primariamente" de los productos metabolizados de la fisión y "secundariamente" de la radiación externa. La división del problema es real. La exacta duración de cada fase no lo es.

Modo de excavación

Un método propuesto para el uso de explosiones nucleares en la excavación de canales y puertos requiere una explosión profunda en la tierra para contener la reacción de manera efectiva, aunque a la vez lo suficientemente cerca de la superficie para provocar el colapso de la misma en la cámara resultante. Es durante el colapso que los residuos radioactivos pueden escaparse. La can-

tividad y la clase que se escape depende de cuán pronto después de la explosión ocurra el colapso. Todo material radioactivo que se escape será sometido a una especie de percolación en la masa de tierra que colapse.

Tal sistema envuelve considerable menor riesgo a la población que los otros problemas sanitarios que afronta el hombre hoy por la polución atmosférica de las industrias y el uso indiscriminado de insecticidas. Esta afirmación no debe considerarse, sin embargo, como aprobación absoluta de la seguridad total del mismo. Antes de poner al gigante a excavar, es necesario hacer estudios más profundos de los efectos de las explosiones nucleares y la seguridad de las mismas.

Excavación de un canal a nivel

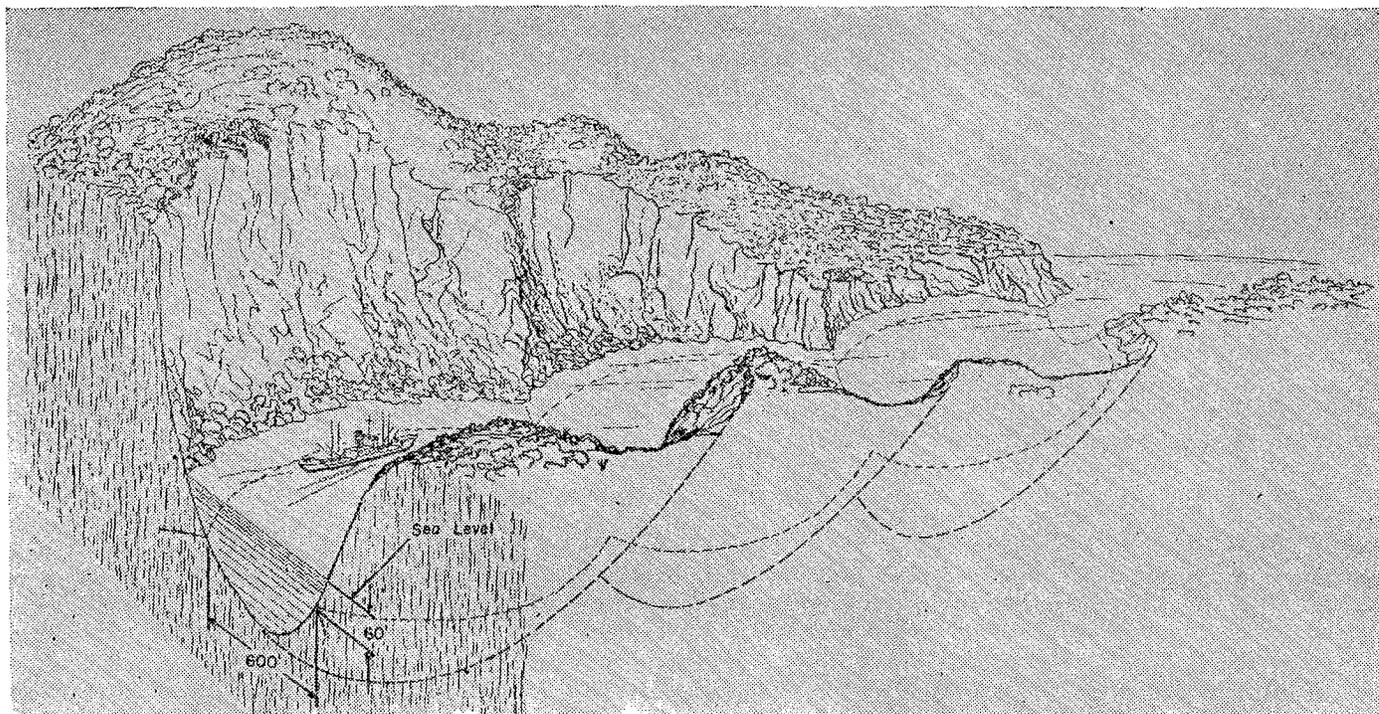
Uno de los más interesantes, o por lo menos, el más espectacular de los muchos usos pacíficos de las explosiones nucleares es la excavación de un canal a nivel. Hasta ahora esa posibilidad ha estado limitada a la vecindad del Canal de Panamá. Más recientes estudios han ampliado los horizontes a distintas regiones, en las que se puede llevar a cabo esa gran obra. Nicaragua es una de ellas.

Conceptos fundamentales

Los conceptos fundamentales que rigen

la construcción de un canal por medio de explosivos nucleares, son los siguientes: Primero, que solamente un canal a nivel puede tomarse en consideración. Un canal con esclusas está fuera de la cuestión porque en el lugar de las esclusas los fundamentos rocosos quedarán muy anchos, muy hondos y muy débiles para ellas. Segundo, los explosivos nucleares deberán usarse para excavar el canal completamente, no para sólo romper la roca. En excavaciones convencionales, la principal función de los explosivos químicos es romper el material para removerlo después más fácilmente. El costo de la remoción, —la carga, el acarreo y el descargue,— es mucho mayor que el de los explosivos mismos. Si se usan explosivos nucleares en la misma forma, no se obtiene ninguna ventaja. Realmente, los explosivos nucleares ofrecen un método completamente diferente. Su verdadero valor está en que pueden remover a la vez el material, ya sea depositándolo a la orilla del cráter o en la atmósfera. Tercero, el rendimiento total de una explosión tiene un límite que depende en la magnitud de la misma y en la cantidad de material que puede lanzarse a la atmósfera. Por lo tanto, en un proyecto de canal no todas las explosiones se harán simultáneamente, mas bien serán hechas de modo que no se exceda del límite.

Y finalmente, el costo de la excavación de un canal por medio de explosivos nucleares es menor que los costos convencionales.



Vista hipotética de una canal a nivel mostrando los sucesivos cráteres de 60' de profundidad por 600' de ancho.

MÉTODOS CONVENCIONALES EN LA APERTURA DE CANALES

Sin embargo, a pesar del entusiasmo de los proponentes del uso de explosivos nucleares en la excavación de canales, el Ingeniero William H. Bauer, Presidente de la Bauer Dredging Co., de Port Lavaca, Texas, sostiene que el nuevo canal a través de Centro América puede completarse por métodos convencionales en menos tiempo que el que tomaría la Comisión de Energía Atómica en desarrollar las técnicas nucleares.

"Una gran parte del trabajo de ingeniería ha sido llevado a cabo", dice el Ingeniero Bauer, "y cuando se seleccione el sitio, no hay razón para que un canal a nivel no pueda estar listo para operar dentro de seis años. Puede aun ser completado en menos tiempo si el Gobierno así lo desea. Esto no significa mayor costo de construcción, significa simplemente poner más gente.

"La actual situación en la América Latina puede cambiar de la noche a la mañana, y yo me temo que pueda ponerse peor en vez de mejorar. Por mucho tiempo se ha hablado de la necesidad de un segundo canal. La crisis de Panamá ha apresurado los acontecimientos".

Con respecto a la afirmación que una serie de explosiones nucleares dejarían una zanja lista para usarse como canal, el Ingeniero Bauer sostiene la tesis contraria, que tales explosiones habrían de requerir el uso de removedores de tierra convencionales para evitar que la zanja abierta por explosivos nucleares vuelva a llenarse de tierra.

Afirmaciones confirmadas

El testimonio del Dr. Glenn T. Seaborg, Presidente de la Comisión de Energía Atómica, y el del Dr. Gerald W. Johnson, Director del Proyecto "Plowshare" (para excavaciones nucleares), ante el Comité del Congreso sobre Energía Atómica, confirmaron las afirmaciones del Ingeniero Bauer. El Dr. Seaborg estima que se necesitarían cerca de cinco años para hacer el trabajo técnico aun cuando se procediera con toda rapidez, sin problemas de un tratado y sin dificultades presupuestarias. El Dr. Johnson añade de dos a cinco años más para producir y arpillar el centenar de artefactos nucleares necesarios.

El Presidente del Comité del Congreso sobre Energía Atómica el Senador John O. Pastore, declaró lo siguiente: "Muchas personas, incluyendo algunos congresales, piensan que un nuevo canal que reponga al de Panamá puede excavar se mañana usando explosivos nucleares. Esto no es así. Además, muchas personas piensan que el tratado de suspensión de pruebas nucleares no permite

a los Estados Unidos la excavación de un canal con explosivos atómicos. Esto también es una falacia. La verdadera razón por la que no se pueden usar explosivos nucleares quizás en una década es que tales explosivos y sus técnicas no han sido desarrollados".

Proyecto de Ley

El Comité de Comercio del Senado, por medio de un proyecto de ley —S. R. 2497— pide al Departamento de Estado, al Departamento de Defensa y a la Comisión de Energía Atómica someter al Comité, dentro de seis meses, los planes finales y la selección de un sitio para un nuevo canal.

Entre las posibles rutas para la apertura de un canal a nivel del mar, están las siguientes:

El Istmo de Tehuantepec en el Sur de México. Esta ruta es la más larga y la más costosa, llegando a calcularse un costo de \$ 2.3 billones. La Legislatura Mexicana ha rechazado, sin embargo, toda insinuación hecha al respecto.

La ruta de Nicaragua, cuya persistencia histórica ha sido constante.

La ruta del Golfo de San Vicente y la ruta Sasardi-Morti en la República de Panamá.

Y la ruta de los ríos Atrato y Truando en Colombia.

Las implicaciones políticas de cada una de estas rutas han sido objeto de estudios detenidos y la decisión final sobre ellas está ahora ante el Departamento de Estado, el Departamento de Defensa y la Comisión de Energía Atómica, quienes habrán de decidir cuál de ellas ha de usarse.

Propiedad internacional

El Ingeniero Bauer está de acuerdo con aquellos que piensan que el nuevo canal sea propiedad internacional, mas sostiene que son los Estados Unidos los que han de proveer el dinero para su construcción.

"Las cinco Repúblicas de Centro América, además de México y Panamá, pueden formar parte del comité internacional, junto con los Estados Unidos como depositario o como miembro. El conocimiento técnico, la ingeniería y la iniciativa privada tendrán que llegar de los Estados Unidos.

"Los Estados Unidos tienen la suerte de tener el más grande conjunto de ingeniería del mundo: El Cuerpo de Ingenieros del Ejército. Ellos conocen su oficio. Son absolutamente incorruptibles y lo suficientemente enérgicos para manejar los más de 50 contratistas que el proyecto de un nuevo canal requeriría".

Greytown

¡Greytown! ¡Greytown!

Americanos, alemanes, irlandeses,
franceses, mulatos, chinos, españoles,
venían, se encontraban aquí, y partían.

What's the news from New York? New Orleans? Havanah?
Pagaban guayabas con marcos; una botella de ron
con dólares, francos, libras esterlinas.

Any new annexation?

Y cortando con su quilla el follaje reflejado
se alejaba el "Daniel Webster" . . .

Edwards E. Brand de Kentucky, fue el último norteamericano
que se quedó en Greytown, esperando el Canal.

Esperó el Canal toda su vida (y vivió un siglo):
vestido siempre con saco, chaleco, corbata y sombrero de pita.
En los últimos años los vecinos le daban de comer;
ya no tenía zapatos y andaba descalzo,
pero siempre con saco, chaleco, corbata y sombrero de pita.

¡Greytown! ¡Greytown! Ciudad Gris.

Ahora sólo hay arena gris y mar gris bajo el cielo gris.

Cascos de buques viejos en la costa seca.

Chozas de paja seca bajo los cocos secos.

Sol sobre salinas secas. Sal de color de ceniza.

Salinas planas. Playa plana. Y mar plano.

Todo tan húmedo. Todo tan estéril. Todo tan verde.

Una draga sarrosa junto al mar.

Una fragata entre el zacate

(con un cordaje de lianas).

En la Plaza King George pacen las vacas.

Un siglo de desolación ha pasado como un lento ciclón.

De noche el mar sucio ladra como un perro
hurgando huesos, palos secos, latas y botellas.

El viento del mar avienta la arena caliente
contra las tuacas secas, los semienterrados
rieles corroídos, los viejos vagones vacíos,
la vieja Aduana de zinc sarrosa y vacía.

Y de aquellos días sólo han quedado botellas

(toda clase de botellas).

¡Y pareciera de pronto que un gran barco con sus mástiles
se viniera abriendo paso en la selva!

No hay Canal, sino selva. Y los árboles que se mecen.

En la Calle Green aulla un mono bajo la luna.

En la playa brillan grandes cerros de botellas.

ERNESTO CARDENAL

LEON: La Sombra de Pedrarias

Nicolás Buitrago Matus

(Continuación)

Mensaje dirigido por el Presidente de la República, General Don Joaquín Zavala, al Soberano Congreso en su XII período constitucional, con motivo de los acontecimientos verificados en el año anterior.

HH. SS. I DD.

"Los graves trascendentales acontecimientos verificados en el país durante el año que acaba de pasar, me imponen el deber de presentarme ahora, ante vosotros, para daros cuenta de ellos y de la conducta que en esas circunstancias observó el Gobierno.

"Cuando en Marzo del año próximo pasado os levantabais de vuestros asientos, la República continuaba gozando de una paz completa; los pueblos estaban exclusivamente dedicados al trabajo y el Gobierno seguía con empeño las obras de mejoramiento nacional; y fue sin duda en reconocimiento de tan bonancible situación, que os servisteis honrarme con vuestro acuerdo de 3 de Marzo de aquel año, que yo recibí con vivo agradecimiento.

"Pero en 30 de ese mismo mes, el orden público apareció alterado en el departamento de Matagalpa, por la insurrección de los indígenas que en ese mismo día atacaron a mano armada a la ciudad cabecera.

"Grande fué la sorpresa del Gobierno y del país al tener noticia de esos desórdenes, cuya realización no había sido precedida del más pequeño indicio que revelase las causas que los producían.

"Semejante atentado se ha pretendió justificar después, asegurándose que las autoridades principales de aquel departamento inferían a los indígenas repetidos vejámenes; pero en contra de esta aserción había la añeja costumbre de esa casta, de recurrir al Gobierno a presentarle sus quejas, aunque ellas fueren de un carácter absolutamente insignificante. Y a más del silencio guardado entonces por los indígenas, concurría la circunstancia de que los Representantes de Matagalpa, conocedores de la situación y de las necesidades de sus pueblos, acababan de dejar esta capital, sin que ni pública ni privadamente, hubiesen hecho saber al Gobierno las supuestas arbitrariedades de que se acusaba al primer empleado de aquel departamento.

"Era por tanto, necesario conocer a fondo los verdaderos móviles de la insurrección para infligir el debido castigo a los responsables de semejante crimen y, sobre todo para evitar su repetición en el futuro.

"Con tan importante objeto, fue comisionado el señor Ministro de la Guerra Coronel don Joaquín Elizondo, revestido al

efecto con todas las facultades del Gobierno.

"Según los informes de este alto empleado, varios hombres notables de Matagalpa, mal avenidos con la primera autoridad del departamento, trabajaban por desprestigiarla, en la esperanza de que se obrase un cambio más favorable a sus intereses. Con este fin hacían recaer sobre ella la responsabilidad de las quejas de los indígenas, por ciertas cargas municipales a que habían sido obligados, explotando muy especialmente sus arraigados sentimientos religiosos.

"Los PP. de la Compañía de Jesús, avecindados en aquel departamento desde hacía algunos años gozaban de absoluta influencia sobre los indígenas, y pareciendo el señor Prefecto poco adicto a dichos PP., se explotó esta circunstancia para aumentar la animadversión de los indios hacia él, hasta el punto de exitarles a la rebelión, con el pretexto de que se trataba de expulsar a los mencionados Jesuitas.

"Sabía el Gobierno que estos Clérigos dirigían en Matagalpa un establecimiento de enseñanza, pero fue hasta después de la llegada del señor Ministro de la Guerra a aquel lugar, que supo de un modo cierto que los Jesuitas estaban de tal manera arraigados allí, que con el carácter de una corporación reconocida, poseían un edificio que habían convertido en Monasterio; y que haciendo vida enteramente conventual, tenían un noviciado de más de cuarenta jóvenes nicaragüenses, en su mayor parte de familias distinguidas y de los cuales varios habían profesado ya.

"Con presencia de tales informes respecto de los PP. Jesuitas, el Gobierno se vió constituido en dos obligaciones indeclinables: impedir que la ley que extingue las corporaciones religiosas y el Concordato que las establece solo bajo ciertas condiciones, síguense violándose; y remover un elemento que juzgaba inconveniente a la tranquilidad de Matagalpa.

"En consecuencia dispuso la disolución del noviciado y decretó la concentración de los PP. Jesuitas al departamento de Granada.

"Antes de continuar la relación ordenada de los acontecimientos, permítidme, Honorables Representantes, volver a una época anterior para poder apreciar mejor la situación de la ciudad de León, que tantos puntos de contacto ha tenido con la de Matagalpa.

"Deseando el Gobierno fundar en aquella ciudad un Colegio formal de instrucción primaria e intermediaria, servido por Profesores extranjeros de reconocida competencia, requirió para ello la cooperación de los padres de familia, quienes en su mayor parte, se la prestaron con la mejor voluntad.

"Este pensamiento, sin embargo, cuya realización entrañaba inmediatamente un bien para aquel importante vecindario, tuvo desde los primeros momentos una oposición sorda que poco a poco fue acentuándose hasta declararse completamente el día de la inauguración del Instituto, con motivo de unas cuantas palabras del discurso de uno de los señores Profesores. Y a partir de esta fecha, los trabajos en contra del Plantel, se hicieron pública y privadamente, retirándole su protección los padres de familia que parecían sujetos a la influencia de los Jesuitas.

"Los temores que estos padres habían logrado infundir en una gran parte del vecindario de León, sobre la tendencia y los resultados que el Instituto daría en puntos a la enseñanza religiosa, fueron aprovechados por un círculo político que se hallaba bastante satisfecho con el orden de cosas existente; y de aquí como intereses de un género tan distinto, vinieron a mezclarse en este asunto, dándole un jiro desgraciado para el país, por sus lamentables consecuencias.

"Estos hechos marcaron una profunda división en aquella sociedad, colocándose frente a frente los que sostenían el Colegio y los que lo combatían. Las masas miserablemente engañadas con la imposura de que el Instituto iba a ser un foco de impiedad y de corrupción, se manifestaban irritados contra los patriotas que no hacían más que sustentar una indisputable mejora para aquel pueblo, y asumiendo la cuestión el doble carácter de político y religioso, la tranquilidad pública se halló seriamente comprometida.

"A la noticia de la concentración de los PP. Jesuitas de Matagalpa a Granada, León se conmueve, se levanta una asonada, se ataca a la fuerza pública, se pretende incendiar el edificio del Colegio blanco ya de los odios populares, y hasta se amenaza la vida de importantes ciudadanos.

"El Gobierno con la prontitud que le fue posible, hizo marchar fuerzas de esta capital en auxilio de las de León, y comisionó al Señor Ministro de la Gobernación, Lic. don Vivente Navas, para que, pasando a aquel departamento revestido con las facultades del Ejecutivo, dictase todas las medidas conducentes al restablecimiento del orden y de la tranquilidad pública.

"Tan deplorables acontecimientos, se-

guidos de otros de igual naturaleza en la ciudad de Masaya, plantearon inmediata y seriamente la cuestión relativa a la expulsión de los PP. de la Compañía de Jesús.

"Sus numerosos amigos se desataron en provocaciones, insultos y amenazas contra el Gobierno. Los mismos padres lejos de procurar contribuir al restablecimiento de la tranquilidad, como se lo demandaban su posición y su carácter, lejos de guardar siquiera un prudente silencio, hacían en sus escritos y predicaciones, alarde de su poder y de sus prestigios, contribuyendo eficazmente al mantenimiento de la rebelión y al más lamentable desconocimiento de los fueros de la autoridad.

"A juicio del Gobierno el interés público, el progreso del país y sobre todo, su propia dignidad, no le dejaban otro camino que el que tomó decretando la expulsión de los RR. PP. Jesuitas.

"Debo declarar aquí con toda la franqueza debida, que esa providencia fue dictada contrariando las opiniones y los sentimientos de muchas personas respetables, en su mayor parte del partido político en cuyas filas tengo yo mi puesto como simple ciudadano. A juicio de ellos, era una bandera puesta en manos de los trastornadores para comprometer fácilmente en lo futuro la tranquilidad de los pueblos. Pero el Gobierno tenía una convicción contraria, apoyado en los datos de todo género que había venido reuniendo, y así creyó de su deber usar de la facultad que le concede el Art. 55 de la Constitución.

"Terminada la insurrección indígena de Matagalpa por el sometimiento de los rebeldes, y restablecida la tranquilidad en León y en Masaya, el Gobierno decretó una amnistía amplia e incondicional para todos los culpables, pensando como era natural, que ella, debidamente apreciada volviese al país su anterior estado de quietud y bienestar.

"Desgraciadamente no sucedió así. A principios del mes de Agosto, los indígenas de Matagalpa vuelven a rebelarse cometiendo los crímenes más atroces, cuya sola relación os causaría indecible horror, y un mes después se alza también en el departamento de León, el estandarte de la anarquía.

"Ya sabéis, Honorables Representantes cómo este injustificable movimiento revolucionario fue inmediatamente sofocado y cómo la segunda rebelión de los indios de Matagalpa, que ha exigido una ruda campaña, puede darse también por terminada. Sabéis cómo en todas partes las armas del Gobierno escarmentaron severamente a los rebeldes, cuál ha sido el noble comportamiento de nuestros militares,

dando en toda ocasión, prueba de su disciplina, de su valor y de su moralidad; cómo en fin, los pueblos ocurrieron presurosos en apoyo de la autoridad, condenando enérgicamente los desórdenes y ofreciendo con la mayor espontaneidad sus servicios y sus propiedades, en caso que las circunstancias lo exigiesen.

"Las informaciones seguidas a consecuencia de los movimientos revolucionarios en León y de los que el señor Ministro de la Gobernación os dará conocimiento en copia autorizada, demostraron de un modo evidente la complicidad de algunas personas de importancia, contándose entre ellas, un dignatario de la iglesia nicaragüense, contra quienes el Gobierno, haciendo uso de la facultad que le confiere el Art. 56 de la Constitución, se halló en la penosa necesidad de dictar un decreto de expulsión y confinamiento.

"No habiendo tenido feliz resultado el decreto de amnistía, se hacía indispensable que el peso de la ley cayese sobre todos los culpables, y castigados rigurosamente como habían sido ya los reos secundarios, era justo y lógico que los principales sintieran también las consecuencias de sus extravíos.

"Tengo la satisfacción de informaros que a pesar de las difíciles circunstancias por que hemos atravesado, encontráis a la República nuevamente en paz, y que sin embargo, de las extraordinarias erogaciones exigidas a nuestro escaso Tesoro, no hemos tenido necesidad de ocurrir a contribuciones ni empréstitos de ningún género, habiendo podido con el producto de nuestras rentas, no solo atender a los gastos ordinarios de la Administración y extraordinarios de guerra, sino también a los que nos demandan las diferentes obras de reconocida importancia en que estamos empeñados.

"Me complazco al mismo tiempo en manifestaros: que durante los conflictos que os he relacionado, el Gobierno recibió de todos los demás de Centro América sinceras y fraternales manifestaciones de simpatía, haciéndosele por algunos de ellos los más espontáneos ofrecimientos para cooperar al restablecimiento del orden y la paz de esta República.

"Suscinta, pero verdídicamente, os he rendido cuenta de mi conducta, que espero juzgaréis con toda la rectitud e imparcialidad que os caracterizan. Yo aguardo vuestro fallo soberano solamente respecto a la legalidad de mis actos, pues en cuanto a la conveniencia o inconveniencia de las providencias del Poder Ejecutivo, vivas como están todavía las pasiones, no es el momento oportuno para decidir de parte de quién se hallan la razón y la justicia.

Como el Gobierno lo ha dicho en otra ocasión, muchas veces la historia nos muestra en sus páginas, que las censuras y condenaciones del presente se convierten en las bendiciones del porvenir.

¡Que el acierto presida en vuestras importantes deliberaciones!

Honorables Senadores y Diputados.
Managua, Enero 24 de 1882.

JOAQUIN ZAVALA.

("El Centro-Americano", N.º 4 del Sábado 27 de Enero de 1882, de Granada).

Rubén Darío niño, en los salones del Presidente Gral. Zavala.

Después que el Señor Presidente hubo abandonado el salón del Congreso, nos dice la Crónica de esta Sesión y que la inserto en esta monografía por la importancia de su autenticidad con respecto a la persona de nuestro máximo POETA, Genio y Gloria de Nicaragua, RUBEN DARIO; el señor Presidente de este alto cuerpo invitó a todos los Representantes, en nombre del señor Presidente de la República, para que pasasen a los salones del Ejecutivo, en donde estaba preparado el refresco de costumbre.

"La reunión en casa del señor Presidente fue muy agradable, habiendo reinado en ella la mayor cordialidad. Allí se hizo conocer a los señores Senadores y Diputados el joven Rubén Darío, a quien llaman el POETA NIÑO, títulos que en realidad le corresponden porque tiene imaginación verdaderamente poética, versifica con facilidad admirable y apenas tendrá quince años. Se le pidió que improvisase algo, lo que hizo con alguna timidez, por encontrarse ante una sociedad respetable, saludando al General Zavala y al Soberano Congreso. En seguida leyó una composición que tenía preparada para el día de la inauguración de la Biblioteca Nacional, acto en el cual no debía él encontrarse. Esa composición, que es un poema sobre las excelencias del libro, arrancó entusiasmas aplausos de toda la concurrencia.

"El joven poeta tiene verdadero número, y solo es de lamentarse que haya dado excesivo vuelo a su precoz inteligencia, al grado de colocarse en tan tierna edad, a la altura de los libre pensadores más avanzados. Sin embargo, creemos que la sociedad y el Estado deben protección decidida a esa inteligencia, para utilizarla en beneficio de las letras".

("El Centro-Americano, ó.º 4 del Sábado 27 de Enero de 1882, de Granada).

Cartas de Don Pedro Joaquín Chamorro al Presidente de la República Don Vicente Quadra.

Son documentos de gran importancia, y que inserto íntegramente en este pequeño relato de la expulsión de los Jesuitas, para que sean leídas con el interés que se merecen.

"En 1872, con motivo del proyecto del tratado que el señor don Evaristo Carazo celebró "Sub spe rati" con el Gobierno de El Salvador en el cual, entre otras cosas se estipulaba la expulsión de los Jesuitas, el señor don Vicente Quadra, Presidente entonces solicitó la opinión de varios ciudadanos importantes de esta ciudad y de Rivas sobre aquel espinoso asunto. Entre los consultados figuraban los señores Generales don Joaquín Zavala y don Fernando Guzmán, don Gabriel Lacayo, y otros. Habían venido de Rivas varios caballeros: todos se pusieron de acuerdo en aconsejar al Gobierno la aprobación del tratado por razones de conveniencia política que no carecían de fundamento; sólo el señor Chamorro disintió de la opinión de aquella junta que se componía por lo menos de doce individuos. Entonces se empeñó una discusión entre aquellos señores y don Pedro J. Chamorro, en la que se propusieron convencer al último de lo importante que sería que el dictamen fuese uniforme, y que no se trasluciese en el público que había existido entre ellos el más pequeño desacuerdo. El señor Chamorro hizo presente a aquellos señores que el señor Quadra le pedía su opinión y no la de los otros, y que no correspondería a la confianza del amigo, si le ocultara su modo de pensar en un asunto que consideraba grave. En consecuencia le dirigió la carta que insertamos a continuación:

"Granada 22 de Junio de 1872.

"A S.E. el señor Presidente,
Don Vicente Cuadra.

Señor mío y amigo:

"La expulsión de los Jesuitas del territorio de la República, cualesquiera que sean los motivos de conveniencia que se aleguen, importará siempre, en general, una violación del derecho natural, y en particular del derecho constitucional de Nicaragua.

"Jamás en mi opinión, podrá concebirse ni explicarse de un modo satisfactorio, cómo un país regido por instituciones eminentemente liberales, no sea un asilo sagrado para cualquiera, salvo el caso de delitos comunes, y aún entonces todavía se necesita que medien tratados de extra-

dicción. En los EE. UU. de América, la República modelo del Universo, en Chile, la República modelo de Hispano-América, en Inglaterra, el país libre por excelencia, en Francia, ora bajo el imperio, ora bajo la República, en Bélgica, y muchos otros países civilizados, donde quiera que la libertad no es una mentira, donde quiera que las garantías no son una letra muerta, allí vemos a los Jesuitas vivir tranquilos a la sombra de aquellas instituciones. Pero, se dirá: allí mismo se les combate sin tregua ni descanso. Es cierto, contesto yo; pero obsérvese bien, que allí se les combate con las únicas armas que es lícito usar al verdadero liberal: la tribuna y la prensa.

"Empero se dice: "tal es la situación de Nicaragua, tales las circunstancias especiales por las cuales atraviesa el país, que la expulsión de los Jesuitas acarreará ventajas incalculables, alejará serios peligros aún para la integridad del territorio, todo lo cual no se conseguirá sin la medida en cuestión".

"Puede ser: yo no quiero decir que no, y hasta me encuentro de acuerdo con este asunto con los que ya lo piensan, pero veamos seriamente, con calma, si tales resultados, si tales ventajas del momento, no son una ganancia insignificante delante de las graves e incalculables trascendencias que pueden engendrar para el porvenir un precedente de tal naturaleza, contra el cual protestan abiertamente el derecho, la libertad y la justicia.

"Así me doy el honor de contestar la apreciable carta que V.E. se sirvió dirigirme con fecha 14 del corriente en común con otros amigos, haciéndolo yo por separado a causa de que hemos disentido en la cuestión principal, pero séame permitido protestar a V.E. que no pudiendo preclarme de poseer la verdad en la presente cuestión, puedo con la confianza de amigo asegurarle que cualquiera que sea la resolución que se tome sobre el particular, yo estoy y estaré siempre dispuesto a ayudar y sostener a V.E. en la medida de mis posibilidades.

"Soy con todo gusto de V.E. muy alto servidor y amigo. Q.B.S.M.

PEDRO J. CHAMORRO".

Párrafos de la Carta que el mismo Don Pedro Joaquín Chamorro dirigió al Presidente de la República Gral. Don Joaquín Zavala, al tratarse de nuevo de la expulsión de los PP. Jesuitas, de Nicaragua.

"Desde el 16 de Abril (se refiere al de

1881) fecha muy anterior a la reconcentración de dichos religiosos de Matagalpa a esta ciudad (Granada) le llamó la atención el tono de ciertos artículos de "El Porvenir" y "La Verdad", en los cuales, con un aplomo del que hasta entonces no habían usado, decían que era ya llegado el tiempo de poner término al asilo. El señor Chamorro temiendo que estos periodistas fuesen eco de las ideas del Gabinete, resolvió dirigir al señor General Zavala una carta confidencial, en la que, entre otras cosas, le decía lo siguiente:

"....."No olvides que el mayor blasón de Nicaragua, lo que le ha captado la estimación de los demás pueblos es su respeto al derecho y a las garantías de todos. Entrar por un espíritu de servil imitación en la moda de expulsar a los Jesuitas, sin comprobarles un acto contra la tranquilidad pública, a pretexto de que profesan ideas contrarias a las tendencias del siglo, nos haría desmerecer en el concepto de la gente sensata del país y de otras partes. La Francia republicana, sin embargo de tener en las órdenes religiosas formidables antagonistas, ha sido severamente censurada por el mundo culto, y si varias naciones la han censurado abriendo sus puertas a aquellas víctimas de la violencia, ¿qué se diría de nosotros, donde es imposible la forma de Gobierno a que ellos aspiran?"

"Por otra parte es muy conocido el espíritu del revolucionario nicaragüense: procurará lanzar al Gobierno por un sendero tortuoso, para atacarlo cuando no pueda pisar en firme.

"Respecto a los Jesuitas ya los hemos visto (a los liberales) defender su causa, y veo con la mayor claridad, que el día que el Gobierno adoptara la medida que aconsejan, serían los primeros en aprovechar el resentimiento general que ella produciría.

"Talvez me expreso mal: no temo que te lancen los insensatos, sino que creo ver en el tono que asumen ciertos periódicos, principalmente el último número de "El Porvenir", un indicio de que hayan leído tus disposiciones, y de que se apresuren a salir al encuentro de tus deseos".

En 29 de Mayo, un día antes de enviar la carta del 30, en unión de otros amigos, decía el señor Chamorro al mismo señor Zavala, en una carta confidencial, entre otras lo siguiente:

"Nada diría yo de que, animado del deseo de hacer un bien positivo al país, aun a despecho de la generalidad, desatendieras mis observaciones, considerándolas hijas de un espíritu fanático o de preocupaciones añejas, si pudieras contar con un partido liberal que te apoyase con

decisión y buena fé, al cual te fuera dable dominar en una circunstancia dada; pero esto no sucederá nunca así, y una vez desquiciado el orden y que tome preponderancia ese elemento, no sólo no podrías dar garantías, sino que ni tú mismo las tendrías. En efecto, los Enrique y demás liberales de esta calaña, han tomado el estandarte jesuítico, aun antes de que pronuncies la última palabra: ¿qué será después, cuando la tempestad esté deshecha?"

Desengáñate, Joaquín, la expulsión de los Jesuitas sin que se ostente ni una prueba fehaciente de que ellos son peligrosos o han atentado contra la tranquilidad pública, sería un lamentable error político, cuyas funestas consecuencias no es difícil prever. Detente, pues, y reflexiona que con ella no le haces un bien al país, y que antes por el contrario, lo precipitas en una revolución; digo esto, porque los libre pensadores, esos que se encuentran libres de las trabas QUE PONEN LAS PRECAUCIONES Y EL FANATISMO, y pueden dar libre vuelo a su CLARA INTELIGENCIA, que debieran estar satisfechos con esa medida, son los primeros que te van a combatir con armas de toda clase. Ya están esgrimiéndolo contra mí y otros las de mala ley, y más tarde darán con otras armas más potentes para derrocarte".

("El Centro-Americano", N.º 26 del Sábado 25 de Junio de 1881; editado en Granada).

Relato de un hecho insólito, ocurrido al sacar a los RR. PP. Jesuitas de la ciudad de León, que hace una testigo presencial.

Después de haber presentado documentos razonables y puros sobre el trascendente hecho político-religioso de la llegada a León y expulsión de los RR. PP. Jesuitas; creí conveniente ponerle como epílogo, algo que fuese con positivo valor, un corroborante cierto de ellos. Para eso buscaba con acucioso interés dentro de las narraciones de la vida errante de nuestras épocas pasadas, lo que tuviese más volumen de importancia, como expresión positiva de tradiciones orales de inmediata o próxima traslación.

Pero mi búsqueda explorativa en los archivos humanos de nuestro pueblo, me hizo encontrar como fruto eficaz de mis anhelos, el testimonio de una testigo presencial de esos hechos, y que se llama doña MARIA ZAPATA.

El relato de esta honorable señora, idónea a carta cabal, de entero juicio, fuerte memoria y vida ajustada a los severos cánones del Catecismo de Ripalda, como lo saben hacer las buenas hijas de Subtia-

va, no deja ninguna duda. Es el testimonio de una mujer que a pesar de la carga de 89 años, trabaja junto con su hermana mayor en los oficios domésticos del respetable hogar de la señorita Mercedes Tixerino Delgadillo.

Con voz clara y dicción perfecta, me dice la señora ZAPATA:

"Sí señor, tenía yo siete años cumplidos, es decir, toda una mujercita de trabajo, cuando ví junto con mi madre Patricia Zapata, que debe estar en el cielo, el momento en que sacaron a los santos PP. Jesuitas de esta ciudad de León.

"Sí, era un verdadero vía-crucis con varios nazarenos, conducidos por una gran escolta, como turba de impíos y excomulgados judíos.

"Serían más o menos las doce del día bajo un sol abrasador, cuando llegaron los Padres a Subtiava. Desde las ocho de la mañana que estaba yo en mi casa empezando a moler tortillas, oíamos el toque de los tambores y el eco sonoro de los cachos, con los que acostumbraban los indios llamar a somatén, en los momentos de angustia y de alarma para el pueblo; pero eso sí, en aquellos tiempos en que los indios no estaban mezclados como ahora. Tapé la masa y me fui con mi mamá a la plaza de la Parroquia y vimos a los Padres Jesuitas, sudorosos y cansados, en el atrio y plaza rodeados por los soldados y por toda la indiada, que armados de machetes, de escopetas, de palos y de piedras, gritaban golpeando el suelo con los pies: "No salen los Padres, no los sacan; aquí morimos todos pero no los sacan; masones". Toda la gente lloraba a grandes sollozos, al ver la mansedumbre y blanda tristeza de aquellos Padres; verdaderas reliquias sagradas de hombres.

"Pero ay señor, si no quisiera acordarme del horror que vimos en ese día. Vea, le voy a palabrear como yo pueda ese hecho espantoso. Cuando los padrecitos se hallaban en Subtiava, se apareció un señor a caballo con una pistola en la mano y, por cuenta era mandón, porque metiéndose con todo y caballo dentro de los soldados y del gentío, se acercó a los Jesuitas y dándoles un grito, les decía: "Idiay, qué hacen aquí, caminen pronto, ligero", y empujaba al mismo tiempo al Padre de adelante de la fila, el que, sin muestra de ningún enfado, extendió la mano hacia él, y le dijo con voz suave como salida del fondo del silencio: "ANDA, anda tú, que pronto llegarás".

"El señor ese, que llamaban DON RAFAEL (aquí el apellido que suprimo) se enfureció sobre manera y le dice a los soldados: "jalen de la lengua a estos Padres si no quieren caminar"; y ellos nueva-

mente le decían con profunda mansedumbre y ya casi todos en coro: "ANDA, anda tú que pronto llegarás".

"Al oír el pueblo las groseras palabras del señor don RAFAEL, se hizo un alboroto; los indios levantaban los machetes y vociferaban con todos: "no se van, no se van"; pero este señor ya muy brávo, llamó a uno de los oficiales de la escolta y le dijo algo, e inmediatamente ordenó a los soldados que dispararan, sonando al instante una tremenda descarga de fusilería. Naturalmente que esto produjo un escándalo espantoso y sin igual confusión; ya que, unos corrían desaforados, otros se echaban al suelo, las mujeres lloraban y los indios se parapetaron en los muros del atrio de la Iglesia; pero los Padres con toda calma y valor llamaron en altas voces a los indios diciéndoles que tuviesen paciencia, que no hicieran nada para que no se derramara sangre por ellos, que les prometían que pronto iban a volver. Con esto se apaciguó la tempestad; y los Padres ya en los coches y caballos, fueron conducidos silenciosamente por el camino del Barquito, al lugar de su destierro.

"Pero aquí está lo más horrible señor, continuó diciéndome doña MARIA; no había pasado una hora de haberse ido los Jesuitas, cuando nos sorprendió la llegada de un hombre a caballo que gritaba como loco: "un Jesuita, un Padre Jesuita que vaya a absolver a don Domingo, que lo vaya a perdonar". La gente que todavía estaba en la plaza tratando de llevarse a los hombres a sus casas, se quedó "pasmada", y mi mamá que era muy curiosa preguntó al hombre: "¿qué don Domingo es ése?" y contestándole éste, le dice: "Don RAFAEL (aquí el apellido), el que vino a sacar a los Jesuitas; cayó muerto con la lengua de fuera". Al decir esto aquel hombre, todo el montón de gente corrió con nosotras para la ciudad a la casa de don RAFAEL; y véa doctor —me dice doña Mariia—, cómo me pongo de eriza, si me parece que estoy viendo al pobre señor, acostado en una cama con toda la lengua de fuera. La gente ahí presente santi-guándose murmuraba: "castigo de Dios, castigo palpable".

No consintió doña María ser fotografiada.

PASTORAL

Nos Francisco Ulloa y Larios.

Por la gracia de Dios y de la Santa Sede Apostólica OBISPO DE NICARAGUA.

A nuestro Venerable Clero y amados fieles de la Diócesis, salud en nuestro SEÑOR JESUCRISTO.

"Desde que entramos al desempeño del Gobierno de esta Diócesis, que inmediatamente nos fue confiada por la voluntad divina, sentimos un indecible regocijo al considerar que disfrutando la República de una paz perfecta, la Autoridad eclesiástica podría entrar de lleno en el ejercicio de sus sagradas funciones, derramando sobre nuestra querida grey los tesoros espirituales que el Augusto Vicario de Jesucristo en la tierra, se dignó encomendar a nuestra paternal solicitud.

"Pero desgraciadamente, cuando apenas ha transcurrido el corto lapso de cinco meses, hemos visto con profundo dolor de nuestro corazón que se han ido sucediendo acontecimientos desgraciados que nos han proporcionado una situación verdaderamente aflictiva, habiéndose llegado al lamentable extremo de dirigir contra las autoridades legalmente constituidas, derramando de una manera sensible la sangre de nuestros hermanos en Jesucristo.

"En medio de luctuosas calamidades que han comenzado a sentirse y de las continuas zozobras con que se agitan los ánimos, hemos creído de nuestro deber dirigiros la palabra en nombre del Dios de paz y mansedumbre para recordarlos que solo en el seno de la calma y mediante el estricto cumplimiento de nuestros deberes podremos alcanzar los inmensos beneficios de la divina misericordia.

"Tened presentes las palabras del Apóstol Santiago (Epíst. I. Cap. IV):

"¿Con qué fin las contiendas y pleitos entre cristianos? — ¿No sois todos vosotros hijos de Dios? — ¿No habéis de presentaros ante el tribunal de su sabiduría infinita y de su eterna justicia? Combatid vuestras propias pasiones, no codiciéis, no envidiéis, no matéis, porque de todo esto daréis cuenta a Dios y sois responsables ante los hombres". Si tenéis alguna queja, no debéis hacer el mal para vengaros, sino confiar en que el Dios de las Naciones os dará la justicia.

"No es desobedeciendo a las leyes y a las autoridades constituidas como se obtienen los frutos del Espíritu Divino, sino cumpliendo con los santos preceptos del Evangelio, que son la expresión saludable del mismo Dios por medio de sus Apóstoles. "Honrad a todos, dice el mismo Apóstol Santiago, amad a vuestros hermanos, dad honra a los que gobiernan".

"Considerad amados fieles, todos los grandes desastres que traen consigo las divisiones entre hijos de una misma familia. Luto, miseria, llanto, desolación, odios y rencores, y sobre todo, grave daño para las conciencias, son los resultados deplorables de la guerra.

"En estos últimos días han ocurrido ya hechos muy marcados, por los cuales pueden apreciarse fácilmente las funestas consecuencias que ocasionaría el incremento de las tendencias fatales que se notan contra la tranquilidad pública, y por lo mismo Os exhortamos a que depongáis vuestros enojos en aras del orden y la fraternidad, los que os creéis con derecho para levantaros, y a vosotros los que defendéis la autoridad Os encargamos la mayor prudencia y moderación en vuestros actos, para todos como hermanos os reconciliéis ante Dios y los hombres y obtengáis los dulces frutos de la paz, sin la cual nunca podréis alcanzar la prosperidad de la Patria.

"Dios os habla, queridos hijos, por boca de este indigno siervo: no desoigáis mis palabras, y antes bien atended a la voz de nuestro Pastor con aquel loable espíritu de cristiana obediencia con que en todas épocas os habéis distinguido. Y encargamos al Venerable Clero de la Diócesis y en particular a los señores Curas, que inmediatamente tengan conocimiento de esta nuestra Pastoral, agoten todos los medios de prudencia que estén a su alcance para la conservación del orden público, no olvidándose de predicar constantemente la unión y concordia, haciendo comprender a los pueblos que como verdaderos cristianos, deben reconocer que, el don precioso de la paz nos vino del Cielo.

"Publíquese inter misarum solemnía en el primer día festivo inmediato a su recibo. Dada en nuestro Palacio Episcopal de la ciudad de León a los diez y nueve días del mes de Septiembre de mil ochocientos ochenta y uno".

FRANCISCO, Obispo de Nicaragua.

Ante mí: Fruto Paniagua. Notario Público".

PROCLAMA

"CONCIUDADANOS:

"La voz de alarma, de sangre y de esterminio, ha sido dada por los fanáticos rebeldes que desgraciadamente habitan en esta ciudad.

"La hipocrecía y la traición son las caretas con que se presentan ante las autoridades: ni la sangre del valiente Mendez derramada en las almenas del atrio de la Iglesia de Telica, por medio de sus sicarios, que alientan con sentimientos de exaltada religiosidad, que es lo más sagrado que tiene el hombre y la sociedad, ha bastado para saciar sus pasiones:

ellos han puesto al servicio de sórdidos intereses el noble aliento de la humanidad.

"Al favor de la acción legal de las autoridades, de las garantías y seguridades que disfrutan en las personas e intereses, han colocado sus huestes liberticidas en la libre y esclarecida población de Subtiava.

"En Telica fueron vencidos, a pesar de la muerte del Capitán Mendez, y ahora entre ocho y nueve de la mañana, marcha un piquete de caballería a explorar el lugar en que definitivamente se encuentren, para echar sobre ellos una parte de las huestes del Gobierno, para darles el merecido que cumple a su nefasta e hipócrita misión.

"Se trata de la causa del orden, de la regularidad y de la ley, y por lo mismo llamo en torno de la autoridad que el Gobierno ha puesto en mis manos, a los hombres de orden, a los padres de familia y a los propietarios todos, para que como infatigables obreros del bien concurren a llenar la alta misión que la inteligencia y la civilización sostienen hoy en lucha campal contra el retroceso y el oscurantismo.

"Dios, el Director y guía de todas las cosas criadas, tiene a la vista nuestras obras, y como Jefe de los ejércitos regulares que operan el bien, sostendrá la virilidad de nuestro brazo para debelar a esos impíos que hoy abusan de su santo nombre.

"Cuartel general de departamento — León Setiembre 21 de 1881.

El Gobernador Militar.

FRANCISCO PEÑALVA.

Parte del Gobernador Militar.

"León, Setiembre 22 de 1881.

"Sr. Ministro de la Guerra del Supremo Gobierno.

Managua.

SEÑOR:

"En el parte telegráfico que dirijí a US. en la tarde de ayer sobre la acción que tuvo lugar en Subtiava entre las fuerzas del Supremo Gobierno y la de los rebeldes, apenas pude limitarme a los datos que en el momento me fueron comunicados; ahora tengo a bien ampliar el relato de lo ocurrido en aquella jornada en los términos siguientes:

"Ayer entre 6 y 7 de la mañana fuí informado de que los facciosos en número de más de seiscientos hombres ocuparon el pueblo de Subtiava. Inmediata-

mente la alarma cundió por toda la ciudad y las autoridades y vecinos particulares se prestaron voluntariamente a ofrecer sus servicios en apoyo del Gobierno.

"Organizada la infantería y caballería, ocupando sus puestos los Jefes expedicionarios y en su respectiva formación, el Ilmo. Señor Obispo, Diocesano, asociado de su digno Vicario el Señor Villamí y de los Señores Arcediano y Vicario Castrense Dr. don Rafael Jerez, y Canónigo don José Antonio Lezcano, bendijo las banderas y dio también la bendición Episcopal a las tropas con la solemnidad y respeto que acompañan a esos actos en los países católicos.

"Preparada así la fuerza de operaciones y llena del entusiasmo que la religión y la patria inspiran en los corazones de los verdaderos creyentes y de los buenos ciudadanos, marchó a las órdenes del Jefe expedicionario don Manuel Rivas, quien llevaba por su segundo, al señor Capitán don Anastasio J. Ortiz.

"De conformidad con el plan trazado de antemano el Capitán Ortiz con un piquete de caballería y otro de infantería se dirigió sobre la calle real, para llamar la atención de los amotinados que se encontraban en Subtiava, mientras las fuerzas que mandaba en persona el Gral. Rivas, llegaba por caminos extraviados a la retaguardia del enemigo.

"Al llegar a la esquina de doña Paula Balladares, el Capitán Ortiz, habiendo visto al enemigo que se le venía al encuentro, destacó la caballería y la colocó en guerrillas disparándole unos tiros en la esquina de los Amayas, dejándola en la de doña Paula Balladares la infantería que cubría la retaguardia. Después de diez minutos de un ataque lento, que contestaba el enemigo con descargas, se lanzó éste, y entonces dispuso el Capitán Ortiz avanzar con la caballería y replegando la infantería. En seguida puso al Capitán Amaya al mando de la caballería y cargó con la infantería por el centro, desalojando al enemigo de los solares y paredes de la Iglesia de Santiago.

"Este movimiento fué simultáneo con el que ejecutaron las tropas que mandaba el General Rivas, bajo cuyas órdenes los Capitanes Jersan Sáenz y Domingo Murillo y el soldado patriota Roberto Delgado que hacía de Ayudante, con un arroja digno de todo elogio, desalojaron a los rebeldes, que estaban parapetados tras las almenas de la Iglesia parroquial. En estos momentos, se aproximó a la fuerza de patriotas, compuesta de muchos jóvenes principales de esta ciudad, mandados por el Coronel don Luis Cruz, los cuales reforzando las fuerzas del Capitán Ortiz,

pelearon con bastante denuedo, entre ellos Pastor Valle, José Muñoz, Felix Rocha, Macario Aragón, Francisco Barreto, José Quintana, Francisco Galeano y Carlos Grijalba.

"Empeñada la acción y después de un nutrido y sostenido fuego por una y otra parte, el enemigo abandonó el campo, huyendo en desorden. Su número ascendía a más de seiscientos y ocupaban la torre y almenas de la parroquia, el cabildo y los solares, lo mismo que los escombros de la Iglesia de Santiago; y por los tiros que dirigían, se dejaba ver que tenían armas de alcance y de precisión.

"La conducta de los Jefes, Oficiales y tropa, nada dejó que desear, y me creo en el deber de recomendar especialmente a la consideración del Supremo Gobierno al General Rivas y su segundo el Capitán Ortiz, quienes de acuerdo con el infrascrito arreglaron el plan de ataque y supieron ejecutarlo con el mejor éxito.

"Debo recomendar también y lo hago con el mayor gusto a los Capitanes Jersan Sáenz y Domingo Murillo, Pánfilo Amaya, Romualdo Cisneros, Ildefonso Fonseca y Pedro Bravo; y a los Tenientes Antonio Gutiérrez, Eugenio Mayorga, Sebastián Martínez, Gordiano Baca, y el siempre valiente Rosendo Pineda, lo mismo que al Coronel don Luis Cruz y su Ayudante Lic. don Jesús Rocha Tercero.

"El enemigo dejó en el campo tres muertos, y debe haber tenido varios heridos, ignorándose su número. De nues-

tra parte no hubo ningún muerto, pero fueron heridos el Sargento 2º. Manuel Acevedo, de Guadalupe; el Cabo 2º. Manuel Silva, del Coyolar; Concepción Pérez, del Laborío; Francisco Avendaño, de San Felipe. — Soldados: Fernando Cabrera, de San Juan; Andrés Maradiaga, de Honduras; Ramón Bojorque, de Subtiava; Pedro Cruz, de id; Pedro López, de San Juan de Dios; y Lorenzo Guzmán, de Chinandega, quienes merecen muy especial recomendación, lo mismo que los Sargentos Fermín Delgado, de San Felipe; Andrés Rivas, de esta ciudad; Andrés Hernández, del Calvario; José Alfaro, de Zaragoza; José Pascual Largaespada, del Calvario; y Coronado Morales, del Laborío.

"El enemigo dejó en el campo dos escopetas, un revólver, veintiuna lanzas, una caja de guerra, treinta machetes, y un saco de pólvora con varillas de plomo.

Me hago el honor de poner todo lo espuesto en conocimiento del señor General Presidente por el honorable conducto de US. reinterándole lo mismo que a su digno Gabinete mis sinceras felicitaciones por este importante triunfo de la causa de la paz y el orden.

Con profundo respeto me suscribo del Señor Ministro atento seguro servidor.

FRANCISCO PEÑALVA.

(Tomados estos documentos de la "Gaceta Oficial" N.º. 44 del Domingo 25 de Setiembre de 1881). —

1871

El Alumbrado Público

El alumbrado público de la ciudad de León, lo podemos dividir en 4 etapas diferentes, como épocas o adelantamientos parciales que ha tenido ésta ciudad en su desarrollo progresivo sobre esta obra eminentemente representativa de la cultura y civilización de los pueblos.

Las podemos contar así: la 1ª. desde su creación o formación, hasta el año de 1871, en la que la luz al servicio público tenía como combustible la grasa o manteca de res; 2ª. la que se cuenta de ese año al de 1912, en la que, el combustible de la luz, era el gas o petróleo; la 3ª. de ese año al de 1922, en la que el combustible de la luz fué la gasolina; y la 4ª. desde ese año hasta el presente, en la que

fué producida por medio de la electricidad.

Epoca de la grasa o manteca.

El León zaguero del año de 1871; que apagaba la luz de sus días sobre las heridas piedras de sus largas y silenciosas calles; profundizaba sus noches en la negrura de sus sombras y, presentaba en ellas como lucíferos gusanos, la mortecina luz de las "velas de cebo", en las ornacinas que se abrían con la imagen de un santo, sobre los arcos señoriales de sus grandes zaguanes. Naturalmente que esta aparente luz llegaba hasta las nueve de la noche, hora "de la queda" de todo tra-

jín y movimiento, que anunciaba la campana mayor de Catedral, con "sus tres golpes al principio y otros tantos al fin y nueve pausados en el intermedio", como lo mandaba el Reglamento que para el toque de campanas de esta Santa Iglesia, promulgó el 12 de Julio de 1753, el Ilmo. Señor Obispo Dr. Agustín Morel de Santa Cruz.

Después de esa hora de silencio, la ciudad extendía su fantasmal silueta en una melancólica quietud, que interrumpía solamente algunas veces, el sonido de espadas encontradas de audaces frasnochadores. Eran noches impregnadas de leyendas de aparecidos y de "ceguas"; de "carretas-naguas" y de brujos, que burlaban y enloquecían los sentidos; noches delirantes que hacían ver en sus inmensas tinieblas los ojos de fuego del diablo; que hacían sentir el espeluznante roce de la "mano pachona"; o que hacían oír el macabro "kri kri", de los huesos de un muerto.

Era de oírse y de verse nos dicen los bellos relatos de esos tiempos, la voz de aquel hombre, enfundado en largo saco, con un grueso y aludo sombrero de palma, cómo recorría las calles principales a las seis de la tarde, con un farol de "pellejo" en la mano, que encerraba un mechón dentro de una cazuela llena de manteca que alimentaba su luz. Este hombre llamaba a las puertas oscuras en voz alta y hueco tono reclamando "la luminaria"; e inmediatamente pegaba en la puerta una mecha de cebo encendida, y cobraba la multa, que se pagaba al momento.

Documento de exigencia de luminarias en ese tiempo, en las ventanas y puertas de las casas, es el siguiente:

"El Capitán Don Alfonso de Nava, Alcalde Ordinario de Primer Voto de esta ciudad y su jurisdicción por su Majestad y Teniente de Gobernador en ella.

"Por quanto es costumbre, que todos los años en esta ciudad se hallan de limpiar las calles y solares, y estos hallarse hoy sumamente montuosos y para que se limpien por el presente ordeno y mando a todas, y cualesquiera persona de qualquier estado, y condición que sean todos por lo que conviene a la limpieza de la ciudad, desmonten y limpien calles y solares dentro de ocho días primeros siguientes, porque de no hazerlo se le sacarán cinco pesos de multa para propios de la ciudad. I así mismo ordeno que la noche de este día por ser víspera de la limpia y pura concepción de Nuestra Señora pongan luminarias en sus ventanas sin que nadie lo escuze y para que llegue a noticia de todos y no aleguen ynorancia mando que este bando se publique

por las calles y plazas de esta ciudad a son de caxa y phifano que es fecha en esta ciudad de León en siete Días del mes de Diciembre de mil setecientos quarenta y dos años y ba en este papel común pr. no haverle del sello quarto.

ALPHONSO DE NAVA.
Phirmdo. de Su Mrd.
Joseph Rodríguez Lindo.
Ecno. Pubco. y de Cavdo.

(Del Libro "Las Purísimas" del Dr. Don Edgardo Buitrago).

Etapa Segunda: la luz de gas o petróleo.

El andar del tiempo llevó la vida de esta ciudad de León, al año de 1871, que bien podemos calificar, como el de la honradez gubernativa de Nicaragua, ya que en él se vieron por única vez llenas de dinero, las arcas del Estado con el probo Presidente don Vicente Quadra.

Modelo de tal gobernante debía ser el Alcalde de León don PEDRO ARGUELLO, el que de noble abolengo, y con espíritu lleno de progreso y adelanto público, penetrado de su obligación de jefe de la Comuna por lo que debía hacerle todo bien a él encomendado, estableció en esta ciudad el ALUMBRADO PUBLICO, como una obra de verdadera cultura.

Por el desorden e imperdonable desprecio que los Alcaldes de León han tenido por el Archivo municipal, olvidando o desconociendo más que todo, que en él, se halla la historia de la ciudad, no pude encontrar esta importante sesión; sólomente hallé en uno de los poquísimos libros que existen, la sesión verificada el 2 de Enero del referido año de 1871, que dice: "Se nombra al Sr. Bruno Silva encargado del aseo y limpieza de las linternas que sirven para el alumbrado de la ciudad. Las encenderá y apagará a su debido tiempo; asignándosele ochenta centavos para gastos de labado de los trapos que ocupe en su oficio". — Firma el acta de esta sesión el Alcalde don Pedro Argüello.

Sobre de este magnífico hombre público, inserto la nota necrológica que dice: "DEFUNCION — Acaba de perder el país uno de sus hijos más distinguidos.

"Ha muerto en León el 27 del corriente, el señor don Pedro Argüello, excelente padre de familia, ciudadano honrado, patriota y benéfico.

"El señor Argüello sirvió con inteligencia y celo puestos públicos importantes.

"Fué Senador de la República, Pre-

fecto del departamento de León e individuo de diferentes corporaciones de beneficencia y de utilidad pública. En el desempeño de todos esos cargos, se distinguió por su actividad, su exactitud y ese carácter recto y firme que tan apreciable es en el hombre público.

En 1871 fué llamado a desempeñar el Ministerio de Hacienda; pero por inconvenientes de familia, no pudo hacerse cargo de importante destino.

"Promovió el señor Argüello muchas importantes mejoras para su departamento. El NUEVO ALUMBRADO, el Mercado, el puente de Guadalupe y la composición de calles, mejoras todas de la ciudad de León son en mucha parte debidas a su entusiasta iniciativa o cooperación.

"Hacía dos o tres años había perdido la vista. Se preparaba para sufrir una operación quirúrgica de la cual se prometía el alivio de esa enfermedad, cuando la muerte le sorprendió con gran dolor de su familia y de sus numerosos amigos de León y de otros puntos de la República, donde era ventajosamente apreciado".

("Gaceta Oficial" N.º. 19 del Sábado 1.º de 1880).

Sobre de este mismo respecto de la luz, encontré la Sesión municipal de esta ciudad de León, de 17 de Abril de 1882, que dice: "Se comisiona al Encargado del alumbrado, para que pida al extranjero 100 cajas de petróleo cada dos meses".

¿Cómo era este alumbrado?

La luz se hacía producir por medio de quinqués, especie de lámparas de petróleo con tubo de cristal, encerrados o resguardados en faroles completamente iguales, que eran cajas de vidrio blanco formando un cono invertido, con una cubierta de hoja de lata, colocados en postes de madera de tres varas de alto fuera del pié de una vara de entierro en la calle a orilla de las aceras; generalmente estaban pintados en color verde.

Estos quinqués los encendían y apagaban los "faroleros" sin falta ni tardanza alguna, a las seis de la tarde y a las cinco de la mañana respectivamente, para lo cual se subían a lo alto del farol, por medio de escalas o escaleras de mano que llevaban siempre sobre el hombro. Andaban también en la mano otro farol con un quinqué encendido del que pasaban la luz a cada uno de los faroles a ellos enco-

mendados. El servicio de limpieza de quinqués y de tubos, lo hacían en el día.

Días de angustia y de terror fueron para estos faroleros, los primeros años de la instalación del alumbrado público; porque la gente maleante, que amparados por la obscuridad de la noche cometían sus actos criminales, no podían soportar la luz que denunciaba sus perversidades; y noche a noche quebraban los quinqués, se los robaban o por lo menos los apagaban.

Para las municipalidades se hacía ya una renta insostenible la reparación constante de todos estos daños que originaba la incultura y la desmoralización de sus actores; no obstante que la Municipalidad del año de 1873 había promulgado en 17 de Mayo el Reglamento de Alumbrado público, por el que se encontraba el ciudo y vigilancia de este servicio por medio de un cuerpo de "faroleros" con su jefe correspondiente.

El Cuerpo de "Serenos".

Sobre el ramo de Policía encargada de extirpar el germen del delito dónde quiera y en cualquier forma se produzca, habían dado ya los Gobiernos diversas leyes que se hallaban contenidas en el Código de la Legislación de Nicaragua formado por el Lic. don Jesús de la Rocha; pero comprendiendo el Presidente de la República Gral. don Joaquín Zavala, que no habían llenado el objeto de su promulgación, ordenó la formación de un Reglamento de Policía que contuviese las disposiciones más adecuadas y necesarias para la protección de la vida y la propiedad en Nicaragua.

Elaborado el Proyecto y revisado por la comisión de juriconsultos que componían la Sección Judicial de Occidente, Licds. don Hermenegildo Zepeda, don Buenaventura Selva y don Agustín Duarte, se publicó como Ley del Estado en 25 de Octubre de 1880, empezando a regir tres meses después.

En este primer Reglamento se estableció en el Capítulo Cuarto, el Cuerpo de Serenos, "encargado de la policía nocturna y del servicio del alumbrado en las poblaciones en donde se establezca o se haya establecido, y en el número que lo permitan las rentas municipales". — Art. 492.

Entre las funciones de los "Serenos" estaban: "Recorrer continuamente cada cual, su respectiva línea: asear y preparar los faroles que estén a su cargo; encenderlos a la hora conveniente ordenada de antemano, cuidando que las luces se mantengan vivas, y de conservar las escaleras

que se les entreguen para el servicio: alertarse cada hora, a las nueve de la noche hasta las cuatro de la mañana y comunicarse por medio de un silbato que cada uno portará; cuidar de la conservación de los faroles, aprehendiendo al que intente romperlos o apagarlos. (Art. 499 N.º. 3º, 4º y 11º). — Portaban dentro de sus funciones, un fusil corto y pistola o revólver, como lo mandaba el Art. 504.

Así el nuevo Reglamento de Policía, quizo el Gobierno que el Director de Policía de León, fuese Abogado para la buena y acertada aplicación de este Código, y para ese cargo se designó al Lic. Cajina.

Era un hombre de recio y firme carácter, de muy baja estatura corporal pero de muy alta en valor personal, y además gozaba de muy buena reputación en el ejercicio de la abogacía. El Lic. Cajina manifestó con toda claridad que aceptaba, pero, con la precisa condición de quedar libre en sus procedimientos de aplicar la ley, sobre todo para los enemigos de la luz; y que no aceptaba recomendaciones oficiales, en favor de los conculcadores del orden y la moral pública.

Empezó sus funciones ordenando al cuerpo de Serenos que al individuo que hallaren quebrando faroles o apagando las luces, los requiriesen se entregasen inmediato a ellos, pero que si no cumplían oponiéndose con fuerza o a mano armada o se corriesen, les hicieran disparos a las canillas o huesos largos de las piernas, para rendirlos de esa manera. Naturalmente, sabían bien los Serenos que si no cumplían esa orden, se les aplicaría fuertes castigos militares.

La primer noche, el gobierno policíaco del Lic. Cajina, tuvo el saldo de un muerto y varios heridos; y así la segunda, la tercera, etc., hasta que se llegó el día en el que, los Serenos cuadrándose ante su jefe, le dijeron con satisfacción de policías encargados del orden: "Sin novedad ninguna, señor".

De esta manera entró en León la luz como alumbrado público; esto es, con la fuerza impositiva de la bala, dirigida con el sólo objeto de hacer el bien a la población.

De este mismo Lic. Cajina se dice, que, cuando recibió la Dirección de Policía, encontró que se paseaba constantemente por las calles, un grupo de hombres de la buena sociedad de León, profesionales algunos y de gran capital todos, que en estado de ebriedad escandalizaban y ultrajaban a los vecinos con inmoralidades y malacrianzas. Constantemente se les llevaba a la cárcel, pero al instante salían pagando la multa en cualquier cantidad que se les aplicara. Le toca al

Lic. Cajina conocer de los actos de éstos hombres cuyo grupo llamaban "la palomía", y al primero les impone la multa de ley, al segundo se las duplica, al tercero la triplica; pero al cuarto les impone pena de trabajo forzado sin conmutación ninguna, y sin atender recomendaciones, quejas, amenazas ni súplicas, hizo con ellos el empedrado del pretil de "Cuba", una cuadra al Sur, de la esquina Sur-este de Catedral. — Hubo enmienda completa de estos señores.

El cuerpo de faroleros.

Vino después la reforma de este Reglamento de Policía, creando la "Policía Urbana" en decreto de 28 de Febrero de 1893, desapareciendo con ella el Cuerpo de Serenos.

Para reponer a esta policía nocturna, se creó el cuerpo de "faroleros", con su jefe especial costeados enteramente por la municipalidad.

Su función se reducía única y exclusivamente al encendido y apagado de la luz, limpieza de faroles y quinqués y su cuidado y mantenimiento. Tenían su casa especial en la que se guardaba todo lo necesario para el servicio del alumbrado, por lo que se le llamaba "La Candilería", que ocupaba el lugar en que actualmente se encuentra el Comando de la Guardia Nacional, media cuadra al Norte de la Iglesia de San Sebastián.

El "farolero" del año de 1896 a 1912, era un verdadero héroe de sacrificio del deber y la humildad. Al entrar la noche, cual figuras de la sombra, recorrían sin descanso las calles de la ciudad, con piés descalzos y la escalera al hombro, encendiendo las luces que apagaban siempre al rayar el alba; pasaban la vida estos miserables seres con sincera mansedumbre, sin iras, sin envidias ni rencores, sin cansarse nunca de ser humildes hombres.

Tercera etapa: la de la gasolina.

En el año de 1911, siendo Presidente de la República don Adolfo Díaz por depósito que en él hizo, el Gral. don Juan J. Estrada, por las anormales circunstancias porque atravesaba el país, fué llamado a ocupar la Alcaldía municipal de esta ciudad de León, el Dr. don Salvador Guerrero Montalván, jurisconsulto eminente, de altos cargos políticos y de honorabilidad suprema; el que, interesado en el mejoramiento especial de la ciudad realizó un fuerte pedido de lámparas alemanas "STANDARD", que colocó una en cada esquina de las calles y dos en medio de ca-

da una de éstas, con las que, reemplazó los faroles de gas. Estas nuevas lámparas tenían como combustible, la gasolina. Daban una luz potente y de claridad de luna. Estaban colocadas en postes o rieles, de los que se hacían bajar y subir por medio de cadenas manejadas por una pequeña polea en la parte baja del riel, que se mantenía con llave que manejaba el que cuidaba de cada una de ellas.

Fueron inauguradas poco antes del 27 de Julio de 1912, año en el que estalló la fuerte revolución del Gral. don Luis Mena con apoyo del partido liberal.

En León se produjeron con motivo de esta revolución grandes y sangrientos combates, el día 17 de Agosto y la noche del 18 y el día 19.

Deshecha la revolución con la intervención de los Estados Unidos de Norte-América, fué entregada la plaza de León el 6 de Octubre a las fuerzas de esta gran Nación, comandadas por el Coronel Chas G. Long.

En la noche del 6 de Octubre, en medio del silencio de muerte que reinaba en las calles, sólo se oía el chirrido de las cadenas que hacían al bajar y subir las lámparas los encargados, para encenderlas bajo la inmediata dirección del jefe, el inolvidable don Felipe Ibarra Somarriba, el popular "Pater saluem", hombre siempre atento a todo bien. Los custodiaban dos soldados norte-americanos.

Cuarta etapa: la de la luz eléctrica.

Esas lámparas de gasolina llegaron hasta el año de 1922, en el cual, el 26 de Noviembre a las 7 y 1/2 de la noche, se iluminó la ciudad, por medio de la luz eléctrica, movida por fuerza hidráulica.

Crónica de la inauguración.

Reproduzco la crónica que yo mismo dí, de la inauguración de este progreso de León.

"Esta fiesta de inauguración, bien podemos llamarla, la fiesta de la luz.

"A las 6 en punto de la tarde, hora indicada para la inauguración del moderno alumbrado de León, las campanas de Catedral tocaban a convite, y como si de la tierra brotara gente, llegaban al parque central incesantes grupos llenos de gran alegría, al mismo tiempo que la Banda tocaba una imponente marcha triunfal, pero todavía no aparecía la luz. Era que la Municipalidad precidida por el Alcalde don Octavio Navas, con la Compañía eléctrica, se encontraban celebrando la sesión de entrega del Contrato del servicio de luz. — A las 7 y 1/2 de la noche, cuando ya la gente empezaba a impacientarse, se aparecieron todos estos señores en el parque, y subieron al Kiosco que estaba engalanado de azul y blanco con un efecto de luz, encantador. Después del discurso del Dr. don Fernando Sánchez, Presidente de la Compañía, sonó un cañonazo, y como al compás de esa voz de fuego, surgió la luz radiante y majestuosa en todos los lugares públicos y calles de la ciudad. Inmediatamente la Banda del comercio, tocó el Himno nacional y un sólo éco sonoro y vibrante se oía en el espacio que formaban de conjunto, los repiques de las campanas, el pitazo de las máquinas, el reventar de las bombas y cohetes y los gritos y aplausos de la población en general.

"Después de los toques de la Banda, empezó en el mismo parque el concierto de la orquesta de cuarenta filarmónicos, que concluyó a las doce de la noche".

He aquí pues, el paso de la ciudad de León, que aunque lento y retardado como un producto del tiempo nicaragüense, ha llegado hasta el presente, en las cuatro etapas de su iluminación, como efectiva participante de la cultura universal.

Ellas ponen de manifiesto como obra esencialmente visible, el paso constructivo de las distintas generaciones de la ciudad, en la comunión colectiva de sus progresos y adelantos, dentro de su fuerte y estrecha armazón comunal.

1876

El Telégrafo en León

Nicaragua extendía y aumentaba su vida cotidiana en relación con las tendencias y las necesidades íntimas o inter-

nas de sus demarcaciones territoriales, pero necesitaba también transponer las distancias terrestres de ellas, insuperables

en esa época, y aún, las fronteras nacionales, en comunicaciones prontas y directas que facilitasen el desarrollo de todas sus actividades, en una expansión horizontal. Más, quién debería realizar tan importante obra?

El 1º de Marzo de 1875 tomó posesión de la Presidencia de la República el Señor don Pedro Joaquín Chamorro, para un período de cuatro años.

"Su elección se llevó a efecto el 4 de Octubre del año anterior, en la que obtuvo 551 electores, en competencia con los otros candidatos: Dr. don Buenaventura Selva, que obtuvo 234; don Evaristo Carazo, 203; don Juan B. Sacasa, 122; don Pío Castellón, 100; y otros más que en conjunto no llegaron a 100 votos".

Los partidarios del Dr. Selva, ganaron a la redonda en León y Chinandega, y los otros candidatos en algunos cantones de Rivas, de Matagalpa y Nueva Segovia; por éste motivo los opositores del señor Chamorro consideraron fraudulenta la elección, y no conformándose con la derrota fraguaron diversas conjuras, al extremo de que, "según la frase de don Enrique Guzmán: "El año de 1875, fué el año de las conspiraciones". Hubo por lo menos una cada més. Estas no cesaron a pesar "del Decreto de amnistía de 28 de Abril de 1875, fundado en intenciones conciliatorias".

En el Manifiesto que el Señor Presidente Chamorro dirigió a los nicaragüenses en 17 de Noviembre de 1875, dice: "Semejante estado de cosas ha dado lugar, naturalmente, a la baja de las rentas públicas; y para aumento de males, los escasos fondos que ingresan al tesoro, se invierten en sofocar revoluciones.

"A través de tan graves inconvenientes el Gobierno hace esfuerzos para emprender trabajos de conocida importancia, como el de la compostura del río y puerto de San Juan del Norte, el del telégrafo de Corinto a San Juan del Sur y aun el del Ferrocarril de Corinto a Moábita, y del Lago de Managua al de Granada, estableciendo por este medio sencillo y poco dispendioso, una comunicación interoceánica, para cuya empresa han ofrecido su concurrencia algunos Gobiernos de Centro-América".

Estos esfuerzos del Presidente Chamorro con respecto al Telégrafo, los llevó decididamente a la práctica, "encomendándola a la pericia y actividad de don Emilio Benard, quién reconoce que, "la administración del señor don Vicente Quadra, en lucha perpétua contra el mal de las revoluciones, pudo sin embargo, reorganizar las rentas y facilitar así al Gobierno

del señor Chamorro, la ejecución del trabajo del telégrafo".

En la Memoria presentada al Congreso por el Presidente Chamorro, dice: "Sin dejar éste de abrigar sospechas bastante fundadas con respecto a la futura tranquilidad del país, pero convencido de que la política de abstenerse de emprender obras de alguna importancia por temor a eventualidades adversas al porvenir, no puede observarse de una manera absoluta sin producir graves inconvenientes, resuelto por otra parte a conservar el orden a todo trance y a continuar manteniendo una rígida economía en todo aquello que no fuera de vital importancia, dispuso, por Decreto de 30 de Marzo de 1875, la creación de una línea telegráfica desde el puerto de San Juan del Sur hasta el de Corinto pasando por Rivas, Belén, Nandaimé, Granada, Masaya, Nindirí, Managua, Mateare, Nagarote, La Paz, León, Posoltega, Chichigalpa y Chinandega, enlazando así, los cinco departamentos de la República en que está concentrado el movimiento mercantil y agrícola del país".

El Gobierno de don Pedro Joaquín Chamorro reconocido por todos los historiadores de Nicaragua como el más prolífico en adelantos y progresos de verdadero interés público, figura como uno de los más valiosos "el establecimiento de la primera línea telegráfica que existió en Nicaragua. Autorizada como se deja dicho en decreto de 30 de Marzo de 1875, fué concluída antes de finalizar el año de 1876".

Inauguración de la primer Oficina telegráfica en León.

El establecimiento de la línea telegráfica, se hizo con suma rapidez.

"Ayudó a ésto la anticipada distribución de los postes y el entusiasmo del público que comprendía la importancia de ese progreso. En San Juan del Sur, la Oficina del Telégrafo se abrió el 16 de Marzo; en Rivas, el 20 de Abril; en Nandaimé, Granada, Masaya y Managua, el 3 de Agosto; en Nagarote y LEON, EL 20 DEL MISMO MES DE AGOSTO; y en Chinandega y Corinto, el 3 de Octubre".

"En León produjo inmenso entusiasmo la llegada del Telégrafo. El Senador encargado de la Presidencia don Pedro Balladares, recibió telegramas de felicitaciones del Obispo, de las autoridades y de los principales vecinos. Don Pedro Joaquín Chamorro, General en Jefe y verdadero autor de aquel progreso, recibió también muchas felicitaciones".

FARMACIA

Dr. Miguel Alvarez Lacayo

MANAGUA, NIC.

TELEFONO 3749

Importador - Mayorista

Detallista

EMBOTELLADORA

MILCA

FABRICANTES DE:

- Coca Cola
- Soda Canada Dry
- Uva Fanta
- Ginger Ale Canada Dry
- Milca Roja
- Quinac Canada Dry
- Milca Chococ
- Agua Purificada
- Milca Naranja
- Agua Destilada

Managua,

Tels. 4803 y 4873

Alegre su Mesa y deleite su Paladar

CON

**Santa
Cecilia**



DE CALIDAD INALTERABLE!

LA NOTICIA

CONTRIBUIMOS A SU DELEITE MATINAL SIRVIENDOLE
EL UNICO DIARIO INDEPENDIENTE DEL PAIS,
ANTES DEL DESAYUNO.

USTED LLEGA A SU TRABAJO BIEN INFORMADO DE LOS
ULTIMOS ACONTECIMIENTOS NACIONALES
E INTERNACIONALES.

USTED ES NICARAGÜENSE Y TIENE DERECHO A CONOCER
LA ABSOLUTA VERDAD SOBRE LA SITUACION DEL PAIS.

PARA SUSCRIPCIONES, LLAME AL TELEFONO 23-57.

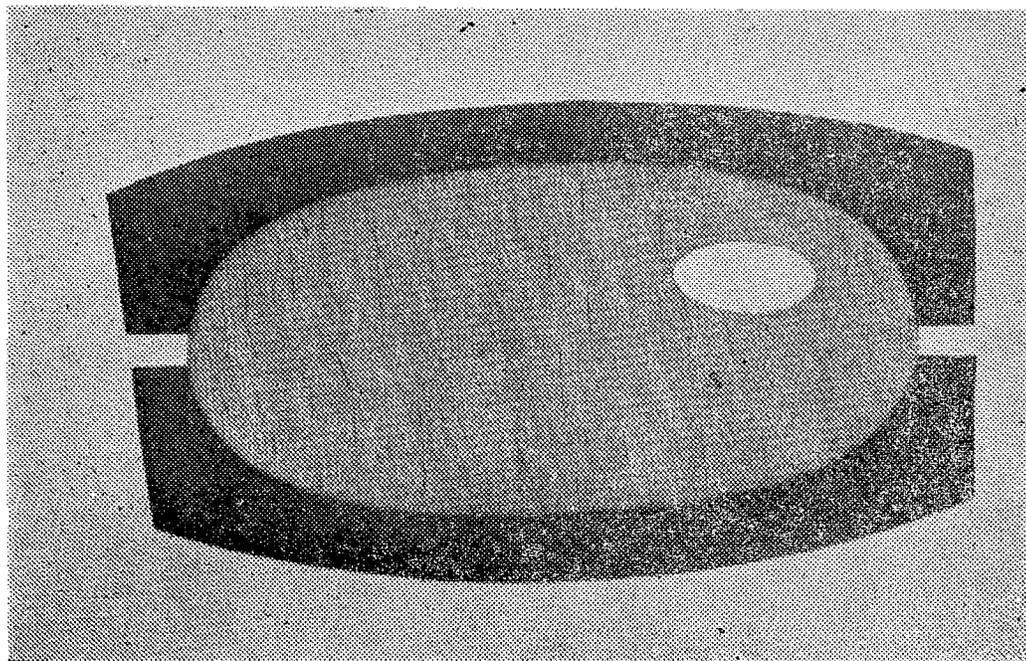
PARA
SUSCRIPCIONES
LLAME
AL
TELEFONO
23-57



Guillén, a Lugo y, principalmente, a esa personalidad ya madura y directa que es Alejandro Arosteguí, con su monocromía patética, donde hay no poco del clima colorístico del país, usado con un sentido dramático en el que nos revela la angustia, la soledad del hombre actual, problema que desde Kafka, es una constante en la expresión de muchos



"PAISAJE LACUSTRE", de Alejandro Arosteguí. 1964.



"PEZ", de Leoncio Sáenz. 1963.

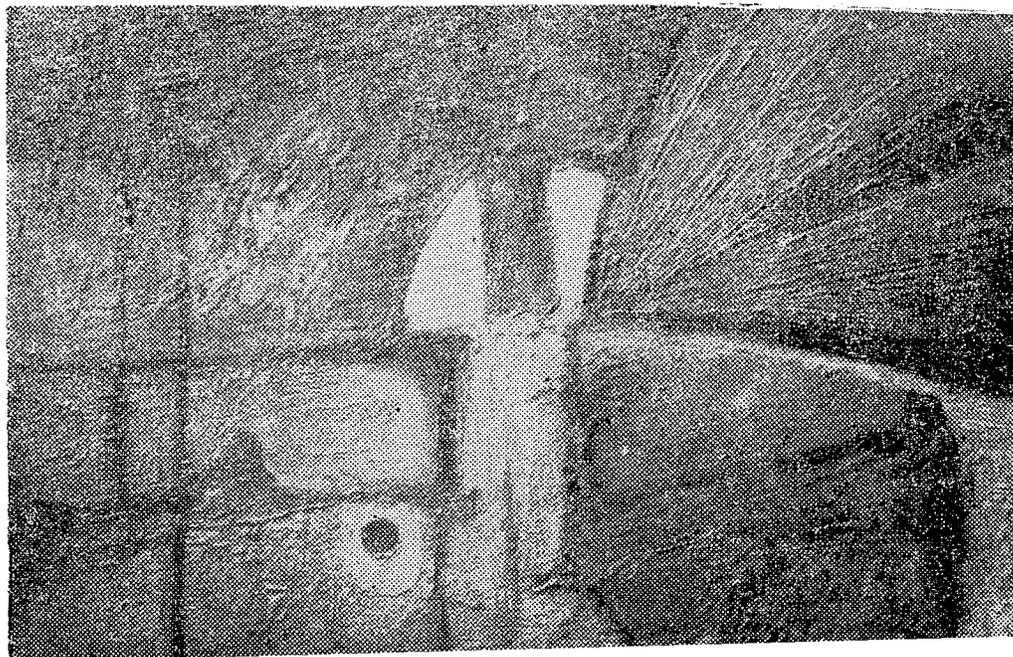
Sobalvarro, Leonel Vanegas (éstos de la Escuela de Bellas Artes). Mi media docena de elegidos se duplicaba, pero no podía ser injusto.

El movimiento que he encontrado en Managua es uno de los más interesantes que se producen en Latinoamérica. Este pueblo está en el dominio de un concepto plástico sano y puro que ya antes nos dio a esa figura máxima del arte de nuestro continente que es Armando Morales, el Darío de la pintura de su país".

grandes artistas. En Arosteguí hay un dejo de soledad que recuerda a las figuras magras de Giacometti y un humor brutal que asociamos con Dubuffet, pero en el resultado hay un artista de veras, sin concesiones y sin desvíos.

Como dije entre amigos después, "la mano se me fue en Nicaragua". Sobrepasé en mi elección al número asignado. Los jóvenes tuvieron la culpa: entraron después en mi entusiasmo otros nuevos creadores que merecían la inclusión: Dino Aranda, Orlando

"PUEBLO TRISTE", de Arnoldo Guillén. 1963.



ABRAHAM LINCOLN

PRESIDENTE MARTIR

por J. H. BOTHWELL

Gráfica Panamericana, S. de R. L.

Los hombres que se han hecho inmortales pertenecen, por lo general a las viejas civilizaciones. A veces no surge uno en centenares de años. Es raro, pues, que llame la atención mundial un hombre de los países más jóvenes, de los de América, por ejemplo.

Lincoln parece haber captado la admiración de todos los pueblos. H. G. Wells, el famoso hombre de letras británico, designó a Abraham Lincoln como "la figura más trágica y grande que el mundo ha producido en los últimos quinientos años, la más notable de la historia moderna". Aun antes de su muerte, Lincoln era ya una leyenda en América. Benito Juárez, Víctor Hugo, y otros notables contemporáneos de Lincoln fueron grandes admiradores del presidente mártir.

Hace algunos años, un prominente legislador estadounidense dijo en el Congreso: "Nada nuevo hay que decir sobre Lincoln. Nada nuevo que decir tampoco de las montañas, del mar o de las estrellas. Los siglos pasan y las mismas montañas elevan su cumbre de piedra entre las nubes, el mismo mar misterioso bate contra las playas y las mismas estrellas, brillantes y silenciosas, siguen iluminando esta vieja tierra. Mas para las montañas, el mar y las estrellas siguen los hombres entonando siempre sus homenajes. Lo mismo sucede con Lincoln, pues fue semejante a una montaña por su grandeza, como un mar profundo por su mística soledad, como una estrella por la pureza de sus motivos y de su humanismo. Por eso su memoria perdura".

Nadie puede estudiar la vida de Lincoln en su solitaria marcha hacia la inmortalidad sin sentir en el corazón un palpitar de simpatía y de aliento. Por sí solo cultivó su inteligencia y su carácter, fomentó grandes aspiraciones y mantuvo siempre su humildad y humanismo.

En la historia de los Estados Unidos se destaca como el ejemplo más brillante de las oportunidades que este país ofrece hasta a sus hijos más humildes. Lincoln, al nacer, no tenía más que esto: era ciudadano de un país libre y podía elevarse según su capacidad y su esfuerzo propio; vivía en un ambiente de independencia y de libre competencia y llegó a ser grande gracias a estas circunstancias y a su carácter.

Llegan a mi memoria, como recuerdo lejano, las estrofas del insigne poeta sudamericano Santos Chocano:

Por quién doblan y se quejan y suplican las campanas? ...
Por un hombre que fue herrero, fue soldado y fue poeta, ¡y eso basta!
Por un hombre que tenía tres estrellas en el alma:
El trabajo, la energía y el ensueño...

Durante la celebración del centenario del nacimiento de Lincoln en Washington, D. C. el Embajador del Brasil, Sr. Joaquín Nabuco dijo:

"Con la rapidez de los cambios modernos no sabemos lo que será el mundo de aquí a cien años. Seguramente que los ideales de las generaciones del siglo XXI no serán las mismas que las del siglo XX.

"Las naciones estarán gobernadas entonces por pensamientos políticos que no podemos ni anticipar, al igual que el siglo XVII no podía anticipar las revoluciones del siglo XVIII, que aún nos afectan. Pero ya sea el espíritu de la libertad o el de la autoridad el que aumente, la leyenda de Lincoln brillará aún más luminosa en la amalgama de los siglos, como un hombre que encarnó, de una manera suprema, ambos espíritus".

En el presente ensayo sobre Lincoln, trato de cubrir a grandes rasgos sus primeros años, sus estudios a través de grandes dificultades, su labor como letrado y político, sus amores infaustos, sus ideas religiosas y humanitarias, su dirección de la guerra civil como comandante en jefe de las fuerzas armadas, la victoria final y su muerte trágica.

Centenares de libros y poemas se han escrito en inglés acerca de Lincoln, en Estados Unidos e Inglaterra, pero parece ser que pocos en español. Para ayudar a llenar este vacío y para cooperar también a una mejor comprensión entre las dos Américas vecinas escribo este libro. En el libro FIAT LUX!, Chocano escribe: "Mi ideal en la Vida y el Arte sería la armonización de la imaginación latina y la energía sajona... Si la América Española desea ser libre ha de empezar por imitar a los Estados Unidos, sin someterse, para igualarse a ellos luego...". Esto me recuerda a Martí.

Considero como mi gran patria a todo el Hemisferio Occidental, Norte y Sur, donde he vivido y trabajado toda mi vida, escribiendo en español y en inglés.

Deseo expresar mi gratitud a aquellos autores que me han permitido traducir o citar parte de sus estudios sobre Lincoln, especialmente al Sr. Henry B. Krans, editor del libro ABRAHAM LINCOLN, A NEW PORTRAIT, y a mi fenecido amigo, don Emilio del Toro y Cuebas, Juez Presidente del Tribunal Supremo de Puerto Rico durante unos 25 años (gran admirador de Lincoln) y sobre cuya vida ejemplar escribí una breve biografía, publicada en el extinto semanario "Puerto Rico Ilustrado".

Dedico este libro a todas las personas de buena voluntad de América Latina, una dedicatoria bien extensa, en verdad.

J. H. BOTHWELL

De venta en:

Librería Selva,

Librería Recalde,

Librería En Marcha

Y

Rincón del Libro

Precio: \$ 7.00



THOMAS PARR NACIO EN 1483
MURIO EN 1633

ESTA FUE SU BOTELLA



DISTRIBUIDORES EN NICARAGUA E. PALAZIO & CO. LTDA.

Publicidad de Nicaragua

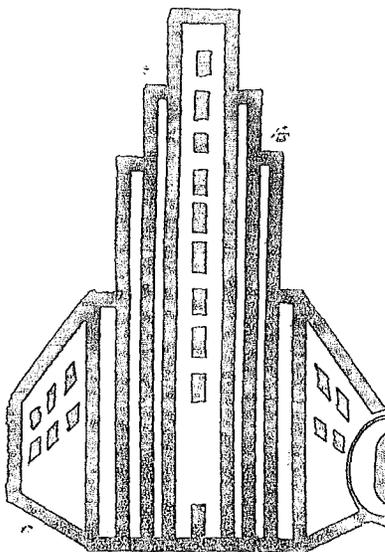
SIEMPRE

EXIJA

REPUESTOS



LEGITIMOS



CASA PELLAS

PUBLICIDAD DE NICARAGUA

Industrias **DACAL**

AVE. CENTRAL SUR No. 516 - MANAGUA, NIC. - APTDO. 289 - TELES. 60-80 Y 72-277 - CABLE: DACAL

SU CONTRATISTA ESPECIALIZADO EN OBRAS CIVILES E INDUSTRIALES

PIRELLI

LLANTAS EN TODO TAMAÑO

PARA:

CAMIONES

TRACTORES

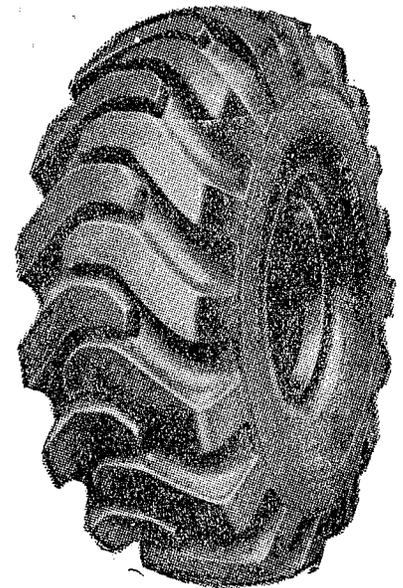
CARROS

MOTOCICLETAS

BICICLETAS

BANDAS EN "V"

BANDAS DE TRANSMISION

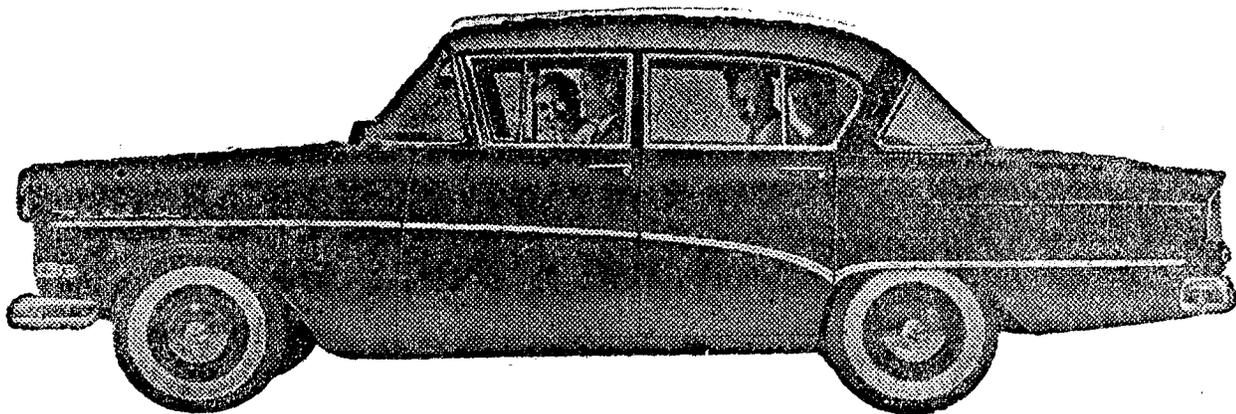


COMERCIAL INTERNACIONAL S. A.

TELEFONO 4351

— MANAGUA

¡Compruebe su briosa acción!



EL NUEVO

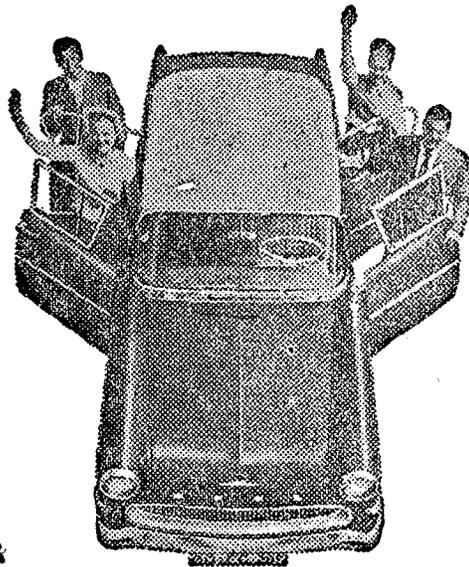
OPEL REKORD

SEDAN DE 4 PUERTAS

¡He aquí un automóvil pequeño que se porta como grande, dotado de fuerza y aptitud para el máximo rendimiento en las situaciones más diversas! Ya sea en medio del tránsito o en las carreteras, el nuevo OPEL REKORD responde *instantáneamente* en todo momento por virtud de su motor de émbolos de carrera corta y transmisión sincronizada que garantiza máxima agilidad de maniobra y suavidad de marcha. La trocha más ancha y el bajo centro de gravedad del OPEL REKORD aseguran extraordinaria estabilidad y seguridad aún en las viradas más bruscas.

¡Amplia comodidad para 5 personas en un lujoso y estilizado interior! El OPEL REKORD maniobra ágilmente y requiere un mínimo de mantenimiento. De sólida y elegante *carrocería integral*, asegura años de marcha sin traqueteo. Entre las numerosas mejoras que el OPEL REKORD ofrece se destaca el amplio compartimiento para equipaje, el parabrisas panorámico, cierre de volante de dirección y la suspensión perfeccionada.

Vea hoy mismo el Nuevo OPEL REKORD Sedán de 4 puertas.



OPEL REKORD

EL PEQUEÑO GRAN AUTOMOVIL FABRICADO EN ALEMANIA POR GENERAL MOTORS

CASA PELLAS

TELS. 6971 - 6972 - 6973 - 6974 - 6975