

## Después de la tormenta: Relaciones con Nicaragua en la década posterior a la firma del Tratado de Límites Cañas-Jerez

*Luis Fernando Sibaja*

### Resumen

*La década posterior a la firma del Tratado de Límites Cañas-Jerez, fue de cordiales e intensas relaciones entre Costa Rica y Nicaragua, y marca un verdadero contraste con la década anterior a la firma del tratado.*

*Son de interés las diversas gestiones para abrir el canal interoceánico, las vicisitudes de la vía del tránsito, la pérdida de interés por parte de Costa Rica en la ruta Sarapiquí-San Juan, ruta que será sustituida por una salida directa al Atlántico y la participación de las grandes potencias de la época, así como a la relativa estabilidad interna de Nicaragua en esa época. Este estudio se ocupa de esos temas y concluye con un balance de relaciones entre Costa Rica y Nicaragua en el período.*

*La investigación se basa en fuentes primarias inéditas, en especial en el material de las valiosas cajas de Relaciones Exteriores conservadas en el Archivo Nacional de Costa Rica.*

### Introducción

Con la firma del Tratado Cañas-Jerez, en abril

de 1858, se pone fin a un crítico período en las relaciones entre Costa Rica y Nicaragua. Este período de tensiones se perfila con claridad hacia 1848 cuando a la ya añeja disputa limítrofe entre ambos países —que se habían centrado especialmente en la cuestión de la anexión de Nicoya— se agregan los intereses de las grandes potencias de la época en el asunto de la canalización interoceánica. Influyeron también en la compleja situación tanto las profundas divisiones políticas que se dan en Nicaragua, las cuales propician la intervención filibustera en Centro América, como la necesidad que surge en Costa Rica de lograr una salida al Atlántico a través de la ruta Sarapiquí-San Juan y las pretensiones de este país sobre parte de la posible ruta interoceánica (Sibaja, 1974: 143-192).

Nos interesa estudiar en las siguientes páginas cómo evolucionan esos diversos factores en los años posteriores a la firma del Tratado Cañas-Jerez y cuáles son las características principales de las relaciones entre ambos países limítrofes.

Este trabajo, que forma parte de una investigación más amplia sobre las relaciones limítrofes entre Costa Rica y Nicaragua, se basa en fuentes primarias inéditas del Archivo Nacional de Costa Rica, las cuales se identifican con las siguientes abreviaturas: *caja* se refiere a las cajas de correspondencia de Relaciones Exteriores. Están ordenadas por años y cada una contiene legajos clasificados en forma temática. *Copiador*: corresponde a los libros copiadores de la correspondencia enviada por Relaciones Exteriores. *Congreso*: serie que contiene expedientes de leyes, libros de actas y documentos del Poder Legislativo. *Fomento*: serie documental de la depen-

dencia del Poder Ejecutivo hoy conocida como Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El autor agradece la valiosa ayuda de los estudiantes Harold Leandro y Maritza Monge, quienes colaboraron en la ardua tarea de recopilar información en el Archivo Nacional.

## A. El Proyecto de canalización de Félix Belly

### 1. La Convención Internacional y su ratificación

El 1 de mayo de 1858 los presidentes Juan Rafael Mora y Tomás Martínez firmaron con Félix Belly una convención para la ejecución y explotación de un canal marítimo. Belly firmó tanto en su nombre como en el de los señores P. Millaud y Compañía, de París.

En el tratado de canalización se reflejan plenamente todas las preocupaciones de la época y así vemos cómo en el artículo 23 los contratistas se comprometen a emplear todos los medios que están a su alcance con el fin de que la neutralidad del canal sea garantizada por Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, bajo las bases del Tratado Clayton-Bulwer de 1850. La cuestión limítrofe aparece en el artículo 4, donde se señala que si el tramo que va del río Sapoa a la bahía de Salinas es escogido como parte del canal, el mismo sería —en toda su extensión y no desde dos millas del lago— el límite entre ambos países.

El problema que representa para la construcción de un canal el tener que afectar de alguna forma tanto los terrenos y ríos de la ribera derecha del río San Juan como el mismo río Colorado, quedó resuelto al señalarse en el artículo 16 que la compañía concesionaria tendría el derecho de cerrar el río Colorado y hacer sobre el San Juan, sus afluentes y el lago de Nicaragua todos los trabajos que fueran necesarios para mantener el nivel del agua.

Un aspecto decisivo en el destino de este contrato lo encontramos en los plazos que se dieron de dos años —a partir de la firma del mismo— para iniciar los trabajos del canal y de seis años para construirlo. Los plazos podían ser prorrogados ante acontecimientos de fuerza mayor.

Después de la firma de la convención Belly viajó a Europa a hacer los preparativos necesarios para iniciar los trabajos de canalización. En octu-

bre de ese mismo año su socio P.M. Millaud vendió sus derechos en la concesión del canal al Ing. Thomé de Gamond, operación en la que Belly estuvo de acuerdo.

Belly regresó a Nicaragua a mediados de marzo de 1859 y se encontró con que el contrato de canalización aún no había sido ratificado. Había fuerte oposición en la Cámara de Diputados y por ello no fue aprobado sino hasta el 13 de abril de 1859 —casi un año después de haber sido firmado— y luego de hacersele numerosas modificaciones orientadas a reafirmar la soberanía de Nicaragua sobre los terrenos en que se contruiría el canal.

En Costa Rica la convención original había sido aprobada desde diciembre de 1858. Las modificaciones hechas por Nicaragua obligaron al Congreso a conocer de nuevo el asunto, lo que sucedió en junio de 1859. De las reformas hechas por Nicaragua, la que más afectaba a Costa Rica era la supresión del artículo 4 el cual, como ya señalamos, establecía el canal como límite si se trazaba el mismo desde la desembocadura del Sapoa a la bahía de Salinas. Esta cláusula era favorable a Costa Rica en el sentido de que con el canal así trazado el límite llegaría hasta la desembocadura del Sapoa y no a dos millas aguas arriba de la misma, como estaba establecido en el Tratado Cañas-Jerez.

La supresión del artículo 4 no originó problemas en Costa Rica. La Comisión del Congreso que rindió dictamen favorable señaló que la misma

*no influye en nada sobre los derechos del país, porque no ha pretendido Costa Rica ensanchar sus límites con Nicaragua más allá del punto donde fueron fijados en el último trazado*<sup>1</sup>.

### 2. El fracaso del proyecto

Belly llegó a Nicaragua con treinta personas y la modesta suma de 50.000 francos. Como parte del personal venían varios ingenieros que, según

<sup>1</sup> Congreso 6678, f. 16. En este documento aparecen las reformas hechas por Nicaragua. El texto completo del contrato original firmado por Belly aparece en Congreso 5954 y en Belly, 1867, II: 166-172.

Belly, fueron escogidos por su socio M. Thomé con una ligereza imperdonable. Los obreros especializados tampoco merecían la confianza de Belly.

La expedición arribó a San Juan del Norte, a mediados de marzo de 1859, y remontó el río hasta llegar al fuerte de San Carlos, escogido como centro de operaciones. Ese rápido recorrido fue suficiente para que los ingenieros presentaran, a fines del mismo mes de marzo, un informe preliminar sobre el proyecto de canalización que resultó desalentador para las ilusiones de Belly. Señalaron que entre el nacimiento del río Colorado y el puerto de Greytown la navegación era imposible por ser la profundidad de 50 a 60 centímetros. Por otra parte, aunque el río Colorado sí era navegable, la barra de su desembocadura hacía peligrosa la entrada de navíos. Propusieron entonces la construcción de un canal sobre la ribera izquierda del San Juan y señalaron que sólo calcular el costo del mismo implicaba realizar estudios que exigían largo tiempo.

Belly desaprobó por completo las conclusiones del informe y argumentó que se basaban en una simple travesía en la que no se habían hecho ni siquiera sondeos.

Los trabajos realizados en los meses siguientes no pasaron de ser exploraciones superficiales, a cargo de tres brigadas que organizó Belly para que estudiaran la región de Salinas y los cursos superior e inferior del San Juan.

La carencia casi total de recursos económicos fue factor definitivo en el rápido fracaso de la empresa. En todo caso, no podía esperarse mucho del escaso y, al parecer, incompetente personal reclutado. Tampoco Belly estaba preparado para dirigir las obras y no parece haberse dado cuenta de la magnitud del proyecto<sup>2</sup>.

### **3. Belly y Loos. Problemas legales y gestiones para un nuevo contrato de canalización**

Belly regresó a Europa cargado de deudas y esto lo obligó a otorgar amplias facultades al abogado J. B. Russell para que vendiera en su nombre el privilegio que tenía para la construcción

del canal. En febrero de 1861 Russell vendió tales derechos a Eduardo Loos, quien obtuvo también la parte correspondiente a Thomé de Gamond.

Por una serie de aspectos legales que no es del caso señalar aquí, en junio de 1861 Belly declaró nulo todo lo practicado por su apoderado. El problema legal que esto suscitó fue llevado al Tribunal de París y finalmente las cosas se resolvieron en favor de Loos<sup>3</sup>.

Como Belly continuó considerándose como el legítimo concesionario de los derechos para construir el canal, en setiembre hizo imprimir una memoria que era en realidad una argumentación para demostrar que por acontecimientos de fuerza mayor se justificaba una prórroga del contrato, la cual pidió a los gobiernos de Nicaragua y Costa Rica, pues ya habían pasado dos años y la construcción del canal no se había iniciado. (Belly, 1867, II: 327-329).

En diciembre de 1861 el Ministro de Relaciones Exteriores de Costa Rica, Francisco María Iglesias, contestó a Belly que el Gobierno iba a diferir la resolución de la prórroga hasta que él presentara documentos que garantizaran la realización de tan gigantesca obra. Le comunicó también que aunque el contrato no permitiera conceder la prórroga, el Gobierno estaba en la mejor disposición de entrar en un nuevo arreglo sobre bases equitativas y de mutuo provecho<sup>4</sup>.

La posibilidad de un nuevo contrato alegró mucho a Belly, sobre todo porque la idea partía de un ministro a quien nunca había visto y que representaba a un gobierno contrario a Juan Rafael Mora, con quien Belly había hecho la negociación anterior y cuya caída en agosto de 1859 fue para él un duro golpe. (Belly, 1867, II: 331).

Con el afán de obtener el indispensable respaldo financiero, Belly se relacionó con James Fazy, Presidente de un banco suizo, y logró un apoyo preliminar y muy condicionado de dicha institución. El mismo Fazy comunicó al Gobierno de Costa Rica que el banco a su cargo no apoyaría en forma definitiva la empresa que Belly intentaba renovar hasta tanto no se le autorizara para fundar en Costa Rica un establecimiento de crédito con la facultad de emitir bonos y el privilegio de

<sup>2</sup> Los detalles de esta frustrada actividad son relatados por Belly en el tomo II de su obra ya citada. *Vid.* p.p. 228, 232, 235, 257 y 273.

<sup>3</sup> Todos los problemas legales entre Belly y Loos aparecen descritos en Loos, 1863: 7-10.

<sup>4</sup> Copiador 140, f. 16-17. 15 de diciembre de 1861.

emitir moneda y no se le concediera también el privilegio de tránsito entre los dos océanos<sup>5</sup>.

En esas precarias condiciones regresó Belly a Centro América. En abril de 1863 firmó en Nicaragua un proyecto de concesión de la ruta del tránsito —asunto al que nos referiremos en las próximas páginas— y en junio firmó con el Lic. Julián Volio, Ministro de Relaciones Exteriores de la recién iniciada administración del Lic. Jesús Jiménez, un nuevo contrato de canalización, basado en gran parte en el del 1 de mayo de 1858<sup>6</sup>. De inmediato se trasladó Belly de nuevo a Nicaragua donde inició las gestiones para la aprobación de ese nuevo contrato.

Belly llegó en un momento poco oportuno a Nicaragua, pues el Gobierno tenía serias dificultades con la compañía norteamericana que se encargaba de la vía del tránsito y había dispuesto que durante tres meses no deliberaría sobre propuestas que hicieran más confuso el panorama. La compañía tenía el firme apoyo de Charles Riotte, Ministro de los Estados Unidos en Costa Rica, quien además se opuso en forma decidida al contrato de canalización<sup>7</sup>.

Las cosas se terminaron de complicar cuando, a principios de junio, llegó Loos a San Juan del Norte acompañado de varios ingenieros y con el firme propósito de planificar los trabajos de ejecución del canal. (Loos, 1863: 2).

Entre junio y agosto de 1863 el Gobierno de Costa Rica cambió de posición y retiró el fuerte apoyo inicial al proyecto de Belly, al dejar en suspenso el asunto y esperar a que Nicaragua tomara la iniciativa. Tal actitud se debió, como veremos al tratar el tema de la participación de las grandes potencias de la época, a la oposición norteamericana al proyecto de canalización.

Probablemente la nueva actitud de Costa Rica también afectó a Loos, quien no encontró apoyo en sus gestiones para que le reconocieran los derechos que alegaba tener sobre la concesión original de Belly. Loos llegó incluso a proponer, a fines de 1863, la construcción de un puerto en la desembocadura del río Colorado y de una vía para unir al interior del país con dicho puerto<sup>8</sup>.

La salida que encontró Costa Rica ante las pre-

siones de Loos, los compromisos con Belly y la oposición norteamericana la encontramos en diciembre de 1863 cuando Volio manifestó que el contrato de canalización ya no existía por cuanto, después de dos años, los trabajos no se habían iniciado. No obstante, el Gobierno de Costa Rica estaba dispuesto a favorecer a aquella de las dos compañías que los tribunales competentes reconociesen como fundada en derecho; lo anterior siempre y cuando se modificaran los artículos del contrato que se consideraban perjudiciales al país y, aspecto fundamental, hubiese garantía efectiva de la realización de la empresa. (Belly, 1867, II: 343).

Las garantías exigidas por Costa Rica pusieron fin a las pretensiones de Belly y Loos y pasaron varios años antes de que los europeos mostraran interés en el asunto del canal. Aunque Belly estuvo de nuevo en Centro América en 1864, 1868 y 1879, su participación en las cuestiones canaleiras no tuvo mayor trascendencia.

¿Cómo explicar el fracaso de Belly? Se puede pensar que intentó construir el canal en una época en que había escasos estudios sobre tan magna obra y por ello no se tenía idea del costo y las dificultades de la misma. Sin embargo, lo fundamental consiste en tener presente que este personaje apareció en un momento de fuertes sentimientos antinorteamericanos y logró ganarse la confianza de los gobernantes de Costa Rica y Nicaragua. Logró así obtener el privilegio de la apertura del canal sin ofrecer mayores garantías sobre su capacidad para acometer la obra.

Por el empeño que puso en los rudimentarios trabajos realizados, no parece acertado ubicarlo en la categoría de simple especulador o negociante de los privilegios obtenidos. Pero tampoco era un empresario con la formación técnica o la capacidad financiera necesarias para realizar la obra.

Aunque sobre los méritos de Belly en la divulgación de las bondades de Centro América —y especialmente de Costa Rica— se han emitido favorables y justas opiniones (Fernández Guardia, 1970: 525—526), en sus actividades como empresario se le juzga con dureza. Por ejemplo, a mediados de

<sup>5</sup> Caja 39. Funcionarios y particulares, 8 de noviembre de 1862.

<sup>6</sup> Los artículos 1, 17 y 19 de este proyecto se transcriben en Belly, 1867, II: 335-337.

<sup>7</sup> Caja 39. Funcionarios y Particulares. 26 de junio de 1863.

<sup>8</sup> Sobre las diversas gestiones de Loos a fines de 1863 véase caja 39, Funcionarios y particulares. Contratación canal interoceánico. Notas del 4 y 19 de noviembre y 10 de diciembre.

1863 el diplomático Marcoleta escribió las siguientes líneas sobre lo que el llamó el fiasco de la concesión Belly:

*Se malgastaron más de un millón de francos sin la menor utilidad de la empresa; se estafaron en París sumas considerables que personas honradas confiaron a manos inexpertas: el alquiler de la casa en que se estableció la oficina en París, los muebles todos, hasta el tapete verde que cubría la mesa, el papel, todo era fiado; se mintió descaradamente en los periódicos, en las cartas que el Director de la Compañía escribió a sus agentes en Nicaragua...<sup>9</sup>.*

## B. Vicisitudes de la vía del tránsito

### 1. La maraña de los contratos de tránsito

A raíz de la guerra contra los filibusteros, la vía del tránsito quedó prácticamente en desuso. La carretera entre La Virgen y San Juan del Sur se deterioró rápidamente y los vapores fueron destruidos o quedaron en muy malas condiciones.

La ruina de la ruta se debió también a las dificultades de la Compañía Americana del Canal Marítimo Atlántico-Pacífico. Esta empresa, que tenía desde 1849 el privilegio exclusivo para el transporte de pasajeros entre los dos océanos por medio de la Compañía Accesoría del Tránsito, se vio en dificultades a partir de febrero de 1956, cuando Walker anuló la concesión y le embargó las propiedades.

Todos estos problemas hicieron que el tránsito se desviara a Panamá, donde una empresa norteamericana construyó un ferrocarril interoceánico. Como señala un viajero de la época, en 1859 dicho ferrocarril absorbía todo el inmenso tráfico que antes pasaba por Nicaragua (Trollope, 1970: 459).

El primer intento para restablecer la vía del tránsito fue hecho por Félix Belly, quien llegó a Nicaragua en marzo de 1859 para iniciar la construcción del canal interoceánico. El clima de optimismo que reinaba ante tan grandioso proyecto

le permitió obtener, sin dificultad, el privilegio exclusivo de tránsito, privilegio que cesaría con la apertura del canal.

Ya hemos visto cómo Belly fracasó en su proyecto del canal, pues no pasó de hacer superficiales exploraciones. Semejante panorama debe haber sido factor fundamental para que el contrato de tránsito no fuera ratificado por el Poder Legislativo<sup>10</sup>.

El vacío dejado por Belly fue aprovechado por José Rosa Pérez, representante de la Compañía Americana del Canal Marítimo Atlántico Pacífico, para entablar negociaciones con el Gobierno de Nicaragua<sup>11</sup>. Así el 12 de julio de 1861 fue ratificado un contrato que otorgó a la citada compañía el privilegio de explorar la ruta del tránsito. (Gobierno de Nicaragua, 1861). Tal contrato fue aprobado en Costa Rica aún desde antes de ser ratificado por Nicaragua<sup>12</sup>.

Las relaciones entre la compañía encargada del tránsito y los nicaragüenses no marcharon bien. Hubo constantes controversias que llevaron al Gobierno a fijar un plazo a la empresa para negociar la firma de un nuevo contrato, por considerar que el anterior había caducado al no cumplir la empresa con algunas cláusulas.

La situación llegó a un punto crítico a principios de 1863, pues en febrero dos empresas presentaron sendos proyectos para obtener la concesión del tránsito<sup>13</sup>. Además, en marzo los nicaragüenses embargaron las propiedades de la empresa norteamericana que tenía la concesión, lo que originó airadas protestas y reclamos. (Gobierno de Nicaragua, 1864, art. XXI).

El panorama lo vino a complicar aún más Félix Belly, quien, como ya vimos, se encontraba en Centro América con el propósito de obtener un nuevo contrato de canalización. El 24 de abril Belly presentó un proyecto de acuerdo con el cual Nicaragua concedía al Banco General Suizo el derecho exclusivo, durante 50 años, para establecer una línea de navegación a vapor en el río San Juan y el lago de Nicaragua.

La propuesta de Belly no tuvo buena acogida pues tanto el conflicto planteado con la anterior empresa concesionaria como las disputas entre Belly y Loos, aconsejaban prudencia. Por cierto

<sup>9</sup> Caja 39. Funcionarios y particulares. Contratación canal interoceánico. 27 de mayo de 1863.

<sup>10</sup> El tratado completo aparece en Belly, 1867, II: 470-472.

<sup>11</sup> Caja 33. Nicaragua. 6 de diciembre de 1859.

<sup>12</sup> Caja 36. Nicaragua. 23 de febrero de 1861.

<sup>13</sup> Caja 39. Contratación canal interoceánico. Funcionarios y particulares. 1863.

que, ante una consulta nicaragüense, el Gobierno de Costa Rica emitió su opinión en ese sentido<sup>14</sup>.

Finalmente el Gobierno de Nicaragua y la compañía que desde 1861 tenía la concesión arreglaron sus diferencias y en noviembre de 1863 firmaron un nuevo contrato. Como parte del arreglo, el Gobierno devolvió los bienes que había embargado meses antes.

Como aspecto importante se señaló que el Gobierno de Nicaragua no pondría estorbo ni impedimento en la mejora del puerto de San Juan del Norte y del río San Juan y que procuraría de un modo amistoso

*obtener el consentimiento de Costa Rica para cualesquiera parte de las indicadas mejoras que afecte el territorio, o deba ejecutarse en territorio de Costa Rica* (Gobierno de Nicaragua, 1864: 15).

En enero de 1864 Nicaragua solicitó el voto consultivo de Costa Rica en relación con el contrato de tránsito, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo VIII del Tratado Cañas-Jerez. El Lic. Julián Volio expresó:

*el mencionado contrato, no tiene inconvenientes para ninguno de los dos países, y más bien debe reputarse ventajoso*<sup>15</sup>.

Finalizó así este corto período de complicados problemas legales en torno a la vía del tránsito. En adelante, los conflictos fueron de otra naturaleza, como lo veremos de inmediato.

## 2. El problema de las aguas del Colorado

La principal limitación de la vía del tránsito, en el período que estudiamos, consistía en que las aguas corrían principalmente por el río Colorado; esto no sólo obstaculizó la navegación por la boca llamada San Juan —que pertenecía a Nicaragua— sino que provocó la acumulación de materiales en la bahía de San Juan del Norte e hizo difícil el acceso al puerto del mismo nombre.

Tal fenómeno, que parece haberse iniciado en la década de 1850, provocó, como dice un informe de 1858, que “un puerto conocido por bueno más de 300 años” fuera destruido en doce o quince años<sup>16</sup>.

Aunque ya a fines de 1859 se informa que el puerto de San Juan del Norte está “aterrado y casi perdido” y por ello Nicaragua ha enviado 40 presidiarios a tratar de obstruir el punto donde se origina el río Colorado (Pérez Zeledón, 1887: 127). En otro documento se señala que la situación se hizo especialmente difícil a partir de 1861, cuando una fuerte corriente se llevó gran parte de la isla Leefe y esto implicó un gran aumento en las aguas del Colorado, la formación de bancos en el puerto de San Juan, la acumulación de aluviones en el río y la extensión de Punta Arenas hasta cerrar el puerto<sup>17</sup>.

Tal situación dio origen a problemas entre los países limítrofes y así vemos cómo en 1863 y 1866 la compañía concesionaria del tránsito intentó obstruir el río Colorado para aumentar el caudal del San Juan, lo que motivó sendas protestas del Gobierno de Costa Rica<sup>18</sup>.

Todos estos problemas llevaron a que en julio de 1868 los gobiernos de Costa Rica y Nicaragua firmaran una convención para practicar un reconocimiento científico de los ríos Colorado y San Juan, con el objeto de examinar cuál sería más fácil de mejorar y así desviar hacia ese todo o parte de las aguas del otro<sup>19</sup>.

Como la comisión encargada del reconocimiento científico recomendó que la bahía del río San Juan era la más apta para establecer un puerto y ello hacía necesario obstruir parcialmente el río Colorado<sup>20</sup>, a fines de 1868 fue firmada una nueva convención en cuyo artículo primero el Gobierno de Costa Rica concedió al de Nicaragua las aguas del Colorado<sup>21</sup>.

El trámite de la convención quedó en suspenso durante varios meses, probablemente por la caída del Dr. Castro Madriz en noviembre de 1868. La misma fue reactivada en junio de 1869 por Mariano Montealegre, nuevo Plenipotencia-

<sup>14</sup> Copiador 153, f. 83. 26 de mayo de 1863.

<sup>15</sup> Congreso 7019.

<sup>16</sup> *Gaceta Oficial*, C.R. 28 de noviembre de 1868.

<sup>17</sup> *Gaceta Oficial*, C. R. 28 de noviembre de 1868.

<sup>18</sup> Para 1863 *vid* caja 39. Funcionarios y particulares.

Gobernación. 8 de junio de 1863. Para 1866, copiador 153, f. 202. 25 de mayo de 1866.

<sup>19</sup> Congreso 7049. También en Bonilla, 1909: 365-366.

<sup>20</sup> Caja 52. Funcionarios y particulares. Fomento. Octubre de 1868.

<sup>21</sup> Congreso 8420 y Bonilla, 1909: 369-371.

rio de Nicaragua. Sin embargo, el asunto no llegó a ser aprobado por el Congreso, fundamentalmente por que en el artículo 6 se señalaba que mediante esa convención Nicaragua ratificaba “*los tratados que tiene celebrados sobre límites, con el Gobierno de Costa Rica*”. Este interesante aspecto viene a constituir un antecedente de la actitud que adoptaría Nicaragua posteriormente, de declarar sin validez el tratado de límites de 1858.

Señalemos finalmente que el paso de viajeros por la ruta del tránsito —ya muy afectada desde años atrás por la guerra contra los filibusteros y la competencia del ferrocarril de Panamá— recibió un duro golpe en 1969 con la inauguración del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos. Aunque en los años siguientes se hicieron nuevas concesiones del servicio, su importancia pasó a ser secundaria.

### C. Abandono de la ruta Sarapiquí-San Juan e interés en una salida directa al Atlántico

Esta ruta, el sueño dorado de los costarricenses desde que se intensificó la exportación de café, pasó a segundo plano en el período que estudiamos para dar paso a las exploraciones y primeros contratos tendientes a lograr una salida directa al Atlántico.

En 1858, Tomás y George Cauty firmaron un contrato para establecer la navegación a vapor en los ríos Sarapiquí, San Carlos y San Juan y para la apertura de un camino desde San José hasta el Sarapiquí o cualquier otro río que llevarse a San Juan del Norte<sup>22</sup>. Parece que los trabajos ni siquiera fueron empezados, pues en 1859 el viajero Trollope encontró el camino en tan malas condiciones como en años anteriores (Trollope, 1970:509).

Ya en el año de 1860 se pone de manifiesto que en los costarricenses está arraigando de nuevo el antiguo proyecto de Braulio Carrillo de abrir una ruta directa al Atlántico y así vemos cómo en julio se autoriza al Poder Ejecutivo a invertir dinero en el trazado de un camino hasta el puerto de Limón y en la exploración del río Reventazón desde donde empieza a ser navegable hasta

su desembocadura. El asunto no se quedó en el papel y en el término de un mes el ingeniero Luis Wolfram presentó un plano y un informe —al parecer bastante detallado— sobre la ruta<sup>23</sup>.

En agosto de 1861 se decretó que el contrato Cauty había caducado, por no haber cumplido los empresarios sus compromisos<sup>24</sup>. Terminó así el último intento para establecer una salida por el San Juan.

A fines de 1863 se hace más evidente la nueva orientación que están tomando los costarricenses con respecto al añejo problema de la salida al Atlántico. No sólo no le prestan atención a la propuesta de Loos —ya citada en páginas anteriores— de construir un puerto en el río Colorado y una vía que lo comuniquen con San José, sino que una comisión del Senado elabora un proyecto para que el Ejecutivo invierta 25.000 pesos en el estudio y trabajos preparatorios para la apertura de un camino al Atlántico por la vía más conveniente a los intereses del país<sup>25</sup>.

Para realizar los estudios pertinentes fue contratada una comisión compuesta por los señores Mehan (ingeniero), Gindlack (asistente) y Gallinier (intérprete). En los meses de abril y mayo de 1964 recorrieron la ruta Sarapiquí-San Juan y encontraron múltiples dificultades, algunas de las cuales señalamos: bajar de la depresión de El Desengaño al río Sarapiquí en mulas es un verdadero milagro; en la época seca (cuando Costa Rica intensifica sus exportaciones de café) el río San Juan es casi intransitable; el puerto de San Juan del Norte es accesible sólo a embarcaciones de muy poco calado; la extensión del fondeadero ha disminuido en pocos años en más de la mitad y acondicionarlo resulta demasiado caro. Por razones como las señaladas, concluyen su informe los ingenieros, manifestando que es poco sabio “*el abrigar el pensamiento de hacer de San Juan del Norte un puerto para Costa Rica*”<sup>26</sup>.

En la exploración de la ruta directa al Atlántico fue primero enviada una expedición al mando del Ing. Francisco Kurtze, Director General de Obras Públicas, quien recorrió la zona en febrero de 1864. Destaca en su informe el hecho de que en el paso del río Pacuare llamado Calabozo todavía se conservaban cinco horcones del puente que se intentó construir en la época de Braulio Carrillo.

<sup>22</sup> Congreso 5963 y 5980.

<sup>23</sup> Fomento 1708. Los folios no están numerados.

<sup>24</sup> Congreso 5867, 5881 y 6179.

<sup>25</sup> Congreso 21162.

<sup>26</sup> Fomento 1708.

Poco después recorrió la región el grupo a cargo del Ing. Mehan. En su informe expresa que Limón tiene todas las condiciones necesarias para un buen fondeadero: al abrigo de los vientos dominantes, sin corrientes ni olas fuertes y con fondo apropiado para que las anclas se agarren. No podemos dejar de transcribir la forma en que termina el informe:

*...ni las diferencias políticas, ni los intereses locales, ni la codicia de los particulares, impedirá la consumación de ese gran desideratum 'un puerto en el Atlántico'*<sup>27</sup>

La adopción, en octubre de 1864, de la vía a Limón para la apertura de un camino al Atlántico y la autorización al Ejecutivo para que, cuando lo juzgara oportuno, declarara el puerto abierto al comercio y estableciera en él las autoridades y empleados necesarios —autorización dada en noviembre de 1865— son consecuencia de la clara orientación definida<sup>28</sup>.

Los años siguientes fueron testigos de los primeros intentos de los costarricenses por realizar tan magna obra. El optimismo era tal que en los contratos celebrados en 1866 y 1869 se contemplaba la construcción de un ferrocarril que atravesara el país y llegara al Golfo de Nicoya<sup>29</sup>.

Por último, es interesante destacar que a finales de la década de 1860 hubo también cierto interés en llegar al río San Juan, pero no por la tradicional ruta del Sarapiquí sino por el río San Carlos. Este interés parece estar relacionado con la incipiente colonización de zonas como la de Santa Clara y con la apertura de modestos caminos de penetración<sup>30</sup>.

## CH. La participación de las grandes potencias de la época

A diferencia de las dos décadas anteriores, la intervención de la Gran Bretaña en los asuntos relacionados con la canalización interoceánica —estrechamente vinculada a las cuestiones limítrofes— es poco relevante.

<sup>27</sup> Fomento 1708.

<sup>28</sup> Fomento 1708, último folio y *Colección de Leyes y Decretos*, 1865, p. 315.

<sup>29</sup> Sobre los contratos de 1866 y 1869, *vid. Colección de Leyes de los años 1867 y 1868*, p. 7; *Gaceta Oficial*, C. R. No. 24 del 12 de junio de 1869 y caja 52.

La Gran Bretaña abandonó en buena parte su influencia en la región al firmar, en enero de 1860, el Tratado Zeledón—Wike, mediante el cual renunció a su protectorado sobre el territorio mosquitito<sup>31</sup>. Se llegó a un acuerdo un tanto ambiguo en el sentido de que Nicaragua recobró la soberanía en dicho territorio, pero a la vez se le concedió a los indios mosquitos el derecho de gobernarse a sí mismos y de gobernar a todas las personas residentes en el distrito que fue creado. (Alvarez, Vega y Alemán, 1944: 57—62).

Los conflictos a que dio lugar tan confuso tratado llevaron a que en 1881 el Emperador de Austria, mediante resolución arbitral, definiera que la soberanía de Nicaragua estaba limitada por la autonomía reconocida a los indios mosquitos. Esto implicaba que Nicaragua no podía otorgar concesiones para explotar los productos naturales del distrito, reglamentar el comercio ni cobrar derechos de importación o exportación. (Russell, 1969: 16).

Probablemente el desinterés británico en el asunto del canal se acentuó a partir de 1859, con el inicio de los trabajos del Canal de Suez. Esa vía ofrecía a los británicos una rápida comunicación con la India y convertía en secundaria la necesidad de pasar al Pacífico a través de la América Central, por una ruta cuya neutralidad estaba de todas formas asegurada mediante el Tratado Clayton-Bulwer.

En 1969 se inaugura el Canal de Suez y ya para esa época está claramente definida la nueva esfera de interés británica. Miles P. Du Val se refiere en los siguientes términos al cambio político originado por la nueva situación en el Mediterráneo:

*No es de extrañar el desplazamiento del interés británico de Centroamérica al Mediterráneo. La ruta de Suez proporcionaría ese largo y buscado camino a la India, el cual eliminaría la necesidad de expansión en América Central...* (Du Val, 1973: 114).

Con respecto a Francia, es importante la presencia de Félix Belly en Centro América, aunque, como ya vimos, en la práctica sus actividades para

<sup>30</sup> Congreso 7037 y *Colección de Leyes de los años 1867 y 1868*, p.p. 170-171.

<sup>31</sup> En el distrito creado en 1860, conocido como territorio o reserva mosquita, habitaban diferentes grupos. El más numeroso era el de los miskitos, quienes poblaban principalmente la parte norte. También eran importantes los creoles, localizados especialmente en la región de Bluefields.

construir un canal o para dominar la ruta del tránsito tuvieron escaso efecto.

Desde la perspectiva de las relaciones oficiales, recordemos que las diversas iniciativas de Belly siempre tuvieron carácter particular. Además, la influencia del Gobierno de Francia en la región se deterioró notoriamente a raíz de su intervención en México. El mismo Belly da cuenta de la irritación que encontró en la América Central, a principios de 1863, ante la invasión perpetrada por Napoleón III. (Belly, 1867, II: 332—333).

Con mayor claridad se perfila en estos años la influencia de los Estados Unidos, tanto a nivel oficial como de la empresa privada, a pesar de los recientes y amargos recuerdos dejados por William Walker.

Entre 1859 y 1863, o sea en los primeros años del período estudiado, la presencia norteamericana es evidente en el doble sentido de controlar el tránsito entre los dos océanos y de impedir los intentos hechos por Belly tanto para dominar también la vía del tránsito como para construir el canal interoceánico.

Los empresarios norteamericanos interesados en la ruta del tránsito siempre tuvieron el apoyo de sus agentes diplomáticos. Ya hemos visto cómo el 12 de abril de 1859 Belly obtuvo el privilegio del tránsito, privilegio que cesaría con la apertura del canal. Pues bien, en agosto de ese año el diplomático norteamericano Cass denunció dicha concesión ante su Gobierno y manifestó su enojo porque Belly tenía el derecho exclusivo a usar la carretera entre La Virgen y San Juan del Sur, carretera construida por ciudadanos norteamericanos y cuya propiedad había sido, según Cass, arbitrariamente confiscada (Manning, 1934: 149). Recordemos que finalmente fue la empresa del Norte la que dominó la ruta del tránsito, por medio de la concesión de 1861, renegociada en 1863.

A mediados de 1863 hubo en Costa Rica intensa actividad diplomática a raíz de la oposición norteamericana a los sendos contratos de canalización y de tránsito presentados por Félix Belly. Se plantearon en esa oportunidad importantes puntos de vista que no podemos dejar pasar por alto. Charles N. Riotte, Ministro de los Estados Unidos en Costa Rica entre 1861 y 1858, consideró, en una primera comunicación, que el contrato de canalización podía interpretarse como

*“una demostración de falta de simpatía hacia los norteamericanos”*<sup>32</sup>.

En una segunda nota, Riotte señaló que lo del canal era un asunto donde *“la primera potencia de América y una de las grandes potencias del mundo, pretenderá y tiene el derecho de ser oída”*. Riotte ve en el contrato *“un primer paso dado en el camino que lleva directamente a la intervención europea en los negocios centroamericanos”*. Por razones como las transcritas, Riotte no se opone a ningún artículo del contrato en particular, sino que señala con toda claridad: *“me opuse y me opongo, protesté y protesto contra él en su totalidad”*<sup>33</sup>.

¿Cómo reaccionó el Gobierno de Costa Rica ante la posición del diplomático norteamericano, definida en forma tan clara como grosera? La correspondencia de la época nos pone en presencia de una ambigua actitud de simpatías y temores, actitud que debe ser muy característica de la política internacional propia de los pequeños países.

En primer lugar, el Lic. Julián Volio no ocultaba su inclinación en favor de la influencia europea en nuestro país, lo que veía importante para contrarrestar los intereses norteamericanos en la región. Al comunicarle a Luis Molina, Representante de Costa Rica en Washington, el punto de vista de su Gobierno con respecto al contrato de tránsito presentado por Belly, manifestó esas ideas con tanta claridad que no podemos dejar de transcribirlas:

*Por mucha que sea la desconfianza que inspiren los negocios de este Sr, Costa Rica preferiría ver en sus manos la Contrata de Tránsito, antes que en otras, porque comprende muy bien que para la conservación de su independencia, influiría mucho que los intereses europeos se radicasen en su territorio y contrabalanceasen los que ya existen en el Estado vecino de Panamá*<sup>34</sup>.

Pocos días antes, el Secretario Interino de Relaciones Exteriores, de quien Volio recibió la Cancillería, manifestó la misma inclinación hacia los europeos en los siguientes términos:

*Aunque este Gobierno siente una natural simpatía por contratos que provengan de empresas europeas, y los preferiría a aquellos que en-*

<sup>32</sup> Copiador 138, f. 76. 15 de junio de 1863.

<sup>33</sup> Caja 39. Funcionarios y particulares. 26 de junio de

1863.

<sup>34</sup> Copiador 138, f. 75-75v. 15 de junio de 1863.

*vuelvan intereses yankees, sin embargo se ha abstenido de dar pronto su aprobación, o mejor dicho su voto sobre dicho contrato, hasta tanto se resuelvan por el de Nicaragua las dificultades pendientes con la Cía Norte-Americana* <sup>35</sup>.

En segundo lugar, como se deja entrever en las dos notas transcritas, era claro el temor que se sentía en Costa Rica ante la potencia del Norte. En el asunto del proyecto de canalización de Belly, Volio consideraba que Costa Rica obraba dentro de los límites de su derecho al darle apoyo, pero también tenía claro que esos negocios "*casi nunca se resuelven por los principios de la justicia, sino más bien por los del más fuerte*". Optó entonces por consultar a Luis Molina cuál era la impresión que se tenía en Washington con respecto al contrato de Belly, no sin reafirmar que "*sentiríamos tener que ceder a la presión del más fuerte*" <sup>36</sup>.

La resistencia duró muy poco. Molina informó acerca de los inconvenientes que traería la realización de un contrato de canal con Belly y, con base en dicho informe, el Gobierno de Costa Rica decidió "*suspender el curso de dicho contrato hasta tanto Nicaragua tome la iniciativa, bajo condiciones aceptables para Costa Rica*" <sup>37</sup>.

Aunque la influencia norteamericana fue determinante en este desenlace, no podemos tampoco olvidar la desconfianza que inspiraba el mismo Belly, ni la forma en que se complicó el asunto con la llegada de Loos a Nicaragua.

Tan definida actitud de los norteamericanos con respecto a las pretensiones de Belly encuentra en buena parte su explicación ante el recelo que inspiraba la intervención de Francia en México. Tal aventura, que ha sido calificada como "*el mayor desafío de la Doctrina Monroe antes de 1960*", despertó una clara hostilidad en los Estados Unidos.

En fin, tal vez tengamos también aquí el embrión de la política expansionista que adoptaría el Secretario de Estado Seward después de la Guerra Civil. Esta política tenía como uno de sus objetivos básicos la cuestión del canal interoceánico y un buen ejemplo de ella lo tenemos en el Tra-

tado Sullivan-Cuenca-Samper, firmado en enero de 1869, el cual, de haberse aprobado, habría dado a los Estados Unidos el control de un canal en Panamá<sup>38</sup>.

Cabe aquí preguntarse por qué los empresarios norteamericanos no intentaron, durante este período, construir el canal interoceánico. Sin profundizar mucho en el asunto, nos parece que en la explicación hay que tomar en cuenta por lo menos los siguientes aspectos: en primer lugar, entre 1861 y 1865 la Guerra Civil aparece como elemento determinante. En segundo lugar, también puede haber influido el hecho de que en marzo de 1866 el Senado pidió un estudio de las rutas canaleras practicables en el istmo. En el informe presentado pocos meses después por el Contra Almirante Davis se condena el proyecto de canal elaborado a principios de la década de 1850 por el Ing. Orville Childs por ser costoso y difícil. Davis pareció interesarse más por la ruta del Darién y recomendó que se recopilara más información sobre el asunto. (Du Val, 1973: 85).

No será sino hasta en febrero de 1876 que otra comisión de científicos recomiende la ruta de Nicaragua como superior a la de Panamá.

#### D. Balance de las relaciones entre Costa Rica y Nicaragua

El temor ante las agresiones filibusteras determinó en buena parte la naturaleza de las relaciones entre Costa Rica y Nicaragua en los primeros años de vigencia del Tratado Cañas-Jerez.

La necesidad de enfrentar al común enemigo hizo que el 30 de abril de 1858 se firmara un Tratado de Paz, Amistad, Alianza y Comercio, en el que se tienen muy presentes "*los graves peligros a que se halla expuesta la seguridad e independencia de ambas Repúblicas*" y los riesgos que se corren cuando se altera la "*buena inteligencia*" entre ambas. (Bonilla, 1909: 345-353).

El fusilamiento de Walker en setiembre de 1860 no hizo desaparecer por completo el temor ante una invasión filibustera y en marzo de 1961 fue firmado un nuevo Tratado que comprendía una

<sup>35</sup> Copiador 138, f. 72v. 31 de mayo de 1863.

<sup>36</sup> Copiador 138, f. 76v-77. 15 de junio de 1863.

<sup>37</sup> Copiador 138, f. 84. 15 de agosto de 1863.

<sup>38</sup> Sobre el desafío que representó la invasión francesa, *vid.* Connell-Smith, 1977: 118. Sobre la interpretación de la política expansionista que se inicia con Seward, *vid.* Campbell, 1976: 14-16.

alianza para la defensa y seguridad de ambas repúblicas y unos principios de unión basados en el libre comercio y en la uniformidad tanto de la política exterior como de ciertos trámites judiciales (Bonilla, 1909: 357-362). En el dictamen rendido por la comisión legislativa que estudió el Tratado se puede apreciar el peso que tiene la amarga experiencia recién pasada<sup>39</sup>.

En el transcurso del año 1868 se celebraron otros tratados entre Costa Rica y Nicaragua y para ello permaneció durante varios meses en nuestro país el Lic. José María Zelaya. Como ya hemos visto, se firmó el 13 de julio una convención para estudiar cuál de los brazos de la desembocadura convenía mejorar para así facilitar la navegación en el río San Juan, lo que implicaba la posibilidad de cerrar el río Colorado. También fueron firmados un tratado de paz y amistad, otro de comercio y una convención postal<sup>40</sup>.

Si bien la firma de diversos tratados refleja las buenas relaciones entre ambos países, es aún más indicativa de tal situación la actitud que adoptó Costa Rica cuando el Gobierno de Nicaragua se vio enfrentado a rebeliones internas. Recordemos que entre 1863 y 1893 ese país estuvo gobernado por administraciones de signo conservador, que se sucedieron en el poder en forma pacífica. Aunque ese es uno de los períodos de más estabilidad política de Nicaragua, no faltaron los levantamientos contra el Gobierno y en la década de 1860 aparece como principal líder de tales movimientos el liberal y unionista Máximo Jerez.

A fines de 1862, ante un intento de Jerez de tomar Nicaragua para incorporarla a una confederación propiciada por Honduras y El Salvador, Costa Rica le ofreció armas al Gobierno vecino "*para hacer respetar el principio de legítima autoridad*"<sup>41</sup>. Además, vio la posterior derrota de Jerez con "*sumo placer*" y como un fausto suceso, y así lo comunicó en forma oficial<sup>42</sup>.

Un nuevo atentado, del año 1867, fue calificado por el Gobierno de Costa Rica como criminal y lamentable y sus ejecutores como "*malvados enemigos del orden*". En la manifestación oficial de solidaridad con el Presidente de ese país se de-

plora que se haya dado semejante tentativa,

*a pesar de cuanto su ilustrado y prudente gobierno ha hecho por alejar todo motivo de descontento y dar consistencia a la tranquilidad y progreso del país*<sup>43</sup>.

En junio de 1869 se produjo un nuevo levantamiento de Jerez, quien procuraba, entre otras cosas, suprimir los monopolios y restablecer la unión centroamericana. Su derrota originó una calurosa felicitación del Gobierno de Costa Rica, acompañada de muestras de júbilo por haberse restablecido el imperio del orden y la paz<sup>44</sup>.

En resumen, es indudable que el claro apoyo de Costa Rica a las bastantes estables administraciones conservadoras de Nicaragua contribuyó a las buenas relaciones entre ambos países.

Nos parece que un último indicador del tipo de relaciones que predominaron entre ambos países limítrofes lo tenemos en la forma siempre positiva en que se resolvieron los diversos votos consultivos que solicitó Nicaragua a Costa Rica. Estos votos tenía que solicitarlos Nicaragua con base en lo dispuesto por el artículo VIII del Tratado Cañas-Jerez.

A las vicisitudes de los diversos contratos de canalización y de tránsito ya nos hemos referido en las páginas anteriores. Para no abrumar al lector con numerosas fechas y detalles, hemos incluido en el siguiente cuadro lo relacionado con los votos consultivos.

Aunque el período estudiado se haya caracterizado por las excelentes relaciones entre ambos Estados, esto no significa que los incidentes y los momentos críticos hayan estado ausentes.

En fecha tan temprana como agosto de 1859 los nicaragüenses se quejaron porque el resguardo de Costa Rica no estaba respetando los límites recién establecidos<sup>45</sup>. En 1854 la preocupación es más bien del país vecino, por haberse denunciado en Nicaragua unas tierras baldías que al parecer pertenecían a Costa Rica<sup>46</sup>. Ambos incidentes tienen en común el haberse originado por la falta de amojonamiento de la línea limítrofe.

<sup>39</sup> Congreso 5879, f. 13-13v.

<sup>40</sup> Todos los tratados aparecen en Bonilla, 1909: 365-399.

<sup>41</sup> Copiador 153, f. 45-46. 31 de diciembre de 1862.

<sup>42</sup> Copiador 153, f. 80. 22 de mayo de 1863.

<sup>43</sup> Copiador 153, f. 223v. 25 de enero de 1867.

<sup>44</sup> Copiador 153, f. 269-270. 10 de diciembre de 1869.

<sup>45</sup> Caja 33. Nicaragua. 3 de agosto de 1859.

<sup>46</sup> Caja 41. Funcionarios y particulares. Gobernación. 6 de octubre de 1864.

VOTOS CONSULTIVOS EMITIDOS POR COSTA RICA  
(Art. VIII del Tratado Cañas-Jerez)

Fecha del contrato	Tipo de contrato	Emisión del voto	Fuente
1 mayo 1858	Canalización. Belly	Dic. 1858	Congreso 5954
13 abril 1859	Reforma al anterior	27 junio 1859	Congreso 6678
12 abril 1859	Tránsito. Belly	16 mayo 1859	Copiador 154. f. 51
2 abril 1860	Tránsito Cía. Americana	23 febrero 1861	Caja 36. Nic.
10 nov. 1863	Tránsito Cía. Americana	25 enero 1864	Copiador 153. f. 56
5 marzo 1864	Ferrocarril	29 marzo 1864	Copiador 153. f. 58v

De origen y características totalmente diferentes es el conflicto que se presentó a fines de 1864 y principios de 1865, por la decisión de Costa Rica de darle asilo a Gerardo Barrios, ex-presidente de El Salvador, derrocado recientemente.

Como Barrios había apoyado abiertamente a Máximo Jerez en el intento de 1863 de establecer en Nicaragua un gobierno liberal, y quiso además realizar por la fuerza la unión de Centro América, los regímenes conservadores de la región vieron con malos ojos su permanencia en Costa Rica.

El gobierno costarricense mantuvo su posición y por ello quedó aislado del resto de Centro América. Nicaragua llegó incluso a "*cerrar las relaciones individuales y comerciales*" con su vecino y culminó así el conflicto más serio del período estudiado<sup>47</sup>.

Un último incidente se presentó en 1869, cuando en abril de ese año el Gobierno de Costa Rica prohibió la exportación, por la vía del río San Juan, de una serie de productos naturales que se recolectaban en las tierras baldías de la región fronteriza<sup>48</sup>. Se establecieron resguardos fiscales en la desembocadura de los ríos San Carlos y Sarapiquí, los cuales confiscaron algunas pertenencias a los sacadores de hule que desde Nicaragua penetraban a territorio costarricense.

La posterior propuesta nicaragüense no se debió a las prohibiciones impuestas a los huleros, pues manifestó el Gobierno de ese país su intención de tratar de evitar la penetración de los mismos al territorio costarricense, sino a la actitud que —según denunció— adoptaron las autoridades

costarricenses de registrar las embarcaciones y hostilizar el comercio<sup>49</sup>.

Sin embargo, los incidentes no parecen haber tenido especial trascendencia ni ser, como se ha afirmado, el origen del posterior desconocimiento del Tratado Cañas—Jerez por parte de Nicaragua (Pérez Zeledón, 1887: 49). Basamos nuestro punto de vista en la observación de que si bien la protesta de Nicaragua es de principios del mes de junio, en el transcurso de ese mismo mes Costa Rica tomó las siguientes cuatro decisiones que reflejan la cordialidad que reinaba en esos días:

- a) La sanción del Tratado de Paz y Amistad celebrado desde julio del año anterior.
- b) La firma de la convención mediante la cual Costa Rica se adhirió a un contrato de canalización negociado por Nicaragua y conocido como Ayón-Chevalier.
- c) La firma de la convención ya citada mediante la cual Costa Rica cedía las aguas del río Colorado.
- ch) La devolución de las pertenencias confiscadas a los sacadores de hule, a quienes les dio un plazo de tres meses para que terminaran sus actividades<sup>50</sup>.

En fin, la despedida de Mariano Montealegre, Representante de Nicaragua que había firmado varios de los tratados citados, fue motivo para que el 22 de junio el Secretario de Relaciones Exteriores de Costa Rica declarara que los vínculos particulares que unen a ambas naciones limítrofes

<sup>47</sup> Para la extensa correspondencia relacionada con este asunto, *vid.* Copiador 153, f. 137-137v; 151-154 y 155-158.

<sup>48</sup> *Gaceta Oficial* C. R. No. 18. 1 de mayo de 1869,

p.p. 3-4.

<sup>49</sup> Caja 52. Nicaragua. Gobiernos extranjeros. 11 de junio de 1869.

<sup>50</sup> Copiador 153, f. 261-262. 25 de junio de 1869.

*son motivos poderosos para que ellas cuiden de estrechar cada día más los lazos de perfecta cordialidad que, felizmente las ligan...*<sup>51</sup>.

Además de la cordialidad en las relaciones, tenemos, como segunda característica importante del período estudiado, la intensidad de dichas relaciones. Hacemos tal afirmación a partir de un rápido

estudio cuantitativo del libro donde se copiaba la correspondencia que el encargado de las Relaciones Exteriores de Costa Rica enviaba a los gobiernos de Centro América y la América del Sur. En el cuadro siguiente, elaborado a partir de tan valiosa fuente, se puede apreciar el papel importante que representaba Nicaragua, en las relaciones internacionales de Costa Rica.

CORRESPONDENCIA DE COSTA RICA CON LOS GOBIERNOS DE  
CENTRO AMERICA Y AMERICA DEL SUR  
(Enero 1852 – diciembre 1869)

País	Notas	%	País	Notas	%
Nicaragua	94	39.66	Bolivia	4	1.68
Honduras	27	11.39	Venezuela	2	0.84
Guatemala	23	9.70	Argentina	1	0.42
Colombia	23	9.70	Brasil	1	0.42
El Salvador	21	8.86	Paraguay	1	0.42
Perú	20	8.54	Chile	9	3.79
Ecuador	11	4.54	Total	237	

Fuente: ANCR, Relac. Ext. Copiador No. 150.

Del cuadro se desprende también que casi un 70% de las comunicaciones dirigidas a ese grupo de países se enviaba a los del área centroamericana.

### Conclusión

A manera de conclusión del tema de las relaciones entre Costa Rica y Nicaragua entre 1858 y 1870, cabe una comparación muy breve con la década anterior, para examinar cuáles fueron las tendencias en la evolución de los elementos determinantes de tales relaciones.

a. La ruta del tránsito mantiene su vigencia, aunque su importancia es menor debido a diversas razones: destrucción causada por la guerra contra los filibusteros, competencia del ferrocarril de Panamá, conflictos de la empresa norteamericana con el Gobierno de Nicaragua, etc. Al final del período la ruta pierde aún más su importancia con la inauguración del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos.

b. El interés de Costa Rica en la ruta Sarapiquí-San Juan decae a lo largo de este período, y es sustituido por la posibilidad de una salida directa por el puerto de Limón.

c. El asunto de la anexión de Nicoya está completamente ausente, por haber sido resuelto mediante el Tratado Cañas-Jerez.

ch. La situación interna de Nicaragua es muy diferente a la de la década anterior. Bajo las administraciones conservadoras reina un clima de tranquilidad, sólo perturbado ocasionalmente por los levantamientos de los liberales, interesados tanto en tomar el poder como propiciar la unión centroamericana. Consideramos que esa estabilidad incide en las buenas relaciones con Costa Rica, pues las discordias internas de la década anterior plantearon situaciones como la invasión filibustera y las gestiones de Granada de unirse a Costa Rica.

d. Por último, lo que no significa que sea lo menos importante, vemos que aunque el interés por el canal interoceánico mantiene su vigencia, el asunto no presenta situaciones tan críticas como la de 1848-1850. Aparte del proyecto de Belly, no hubo especial in-

<sup>51</sup> *Gaceta Oficial*, C. R. No. 26. 26 de junio de 1869, p. 1.

terés en el asunto y razones como la motivación de la Gran Bretaña en el Canal de Suez y la Guerra Civil en los Estados Unidos ayudan a explicar esa temporal pasividad.

Es interesante la coincidencia entre la disminución en el nivel de intervención de las grandes potencias y las excelentes relaciones entre Costa Rica y Nicaragua. Aunque no compartamos la concepción cíclica de la historia elaborada por los griegos, ¿Será posible extraer algún tipo de enseñanza que nos ilumine en los actuales momentos?

### BIBLIOGRAFIA

- Alvarez, Emilio, Vega, Andrés y Alemán, Gustavo. *Cómo reincorporó Nicaragua su costa oriental*. Managua: Talleres Nacionales, 1944.
- Belly, Félix. *A travers L'Amérique Centrale. Le Nicaragua et le Canal Interoceanique*. Dos tomos. París: Librairie de la Suisse Romande, 1867.
- Bonilla, José María (comp.) *Colección de Tratados Internacionales*. Managua: Tipografía Internacional, 1909.
- Campbell, Charles. *The Transformation of American Foreign Relations 1865-1900*. Harper & Row Publishers, 1976.
- Connell-Smith, Gordon. *Los Estados Unidos y la América Latina*. Tr. por Agustín Bárcenas. México: Fondo de Cultura Económica, 1977.
- Du Val, Miles, Cádiz a Catay. *La historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá*. Varios traductores. Panamá: Editorial Universitaria, 1973.
- Fernández Guardia, Ricardo (comp.). *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de viajeros*. Segunda edic. Editorial Universitaria Centroamericana, 1970.
- Gobierno de Nicaragua. *Contrato de tránsito interoceánico celebrado en 2 de abril de 1860 entre el Gobierno de Nicaragua y la Compañía Americana del Canal Marítimo Atlántico-Pacífico y aprobado en 12 de julio de 1861*. Managua: Imprenta del Progreso, 1861.
- Gobierno de Nicaragua. *Contrato de tránsito interoceánico celebrado el 10 de noviembre de 1863*. Managua: Imprenta del Gobierno, 1864.
- Loos Eduardo. *Empresa Centro-Americana y Universal del Canal de Nicaragua*. Managua: Imprenta del Gobierno a cargo de A. Mejía, 1863.
- Pérez Zeledón, Pedro. *Informe sobre la cuestión de la validez del tratado de límites de Costa Rica y Nicaragua y puntos accesorios sometidos al arbitraje del señor Presidente de los Estados Unidos*. Washington D. C.: Gibson Bros, Printers and Bookbinders, 1887.
- Russell, Wallace. "El tratado de canal Zavala-Frelinghuysen". *Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano*. No. 108, set. 1969.
- Sibaja, Luis Fernando. *Nuestro Límite con Nicaragua*. Comisión Nacional de Conmemoraciones Históricas, Costa Rica, 1974.
- Trollope, Anthony. "Las Indias Occidentales y el Continente Español". En: Ricardo Fernández Guardia. *Costa Rica en el siglo XIX. Antología de viajeros*. pp. 449-520.