

EL TRATADO CHAMORRO-BRYAN ES OPCION Y NO VENTA

Por el Dr. JUAN MUNGUÍA NOVOA

Miembro y Consejero del I.H.L.A.D.I.
Catedrático de Derecho Internacional de la Universidad
Centroamericana de Nicaragua.

DESDE la era hispánica, fue una obsesión para España hallar que sirviese de desagüe al Gran Lago o Cocibolca que deslumbró a Gil González Dávila, que lo creyó un Mar hasta que el caballo que montaba bebió agua de las linfas lacustres. Desde entonces lo llamaron Mar Dulce o Lago de Nicaragua. Ya el gran Cacique Nicarao les informó al respecto.

Encontrada la ruta, fue el Desaguadero o Río San Juan, una vía de activo comercio con España y sus provincias ultramarinas. Barcos de gran calado entraban y remontaban el río hasta Granada, procedentes de Cádiz, Sevilla y de La Habana, pero los terremotos de 1630 elevaron el cauce, produciendo numerosos raudales que dificultaron la navegación desde entonces, aunque siempre era posible transitarse en barcos de poco calado.

Porteriormente muchos piratas holandeses, franceses e ingleses, establecidos en la boca del Río San Juan, apresaban y atacaban a los navíos españoles y muchas veces por esa ruta subieron navíos ingleses hasta el Castillo de la Concepción, donde la heroína nacional doña Rafaela Herrera logró rechazarlos. La leyenda dice que el futuro Almirante Nelson, estuvo una vez ante el Castillo, sufriendo también la derrota.

A mediados del siglo XIX, y cuando aparecieran en Estados Unidos los llamados "Hombres de Presa", como Cornelio Vanderbilt, Morgan y otros millonarios, la ruta del Río San Juan era preferida a la terrestre de Panamá por el ahorro de tiempo y combustible que representaba. La venida del filibustero William Walker, apoyado por los esclavistas del Sur y su posterior derrota en la batalla inmortal de San Jacinto, hizo decir al sabio Eliseo Reclus: "Que en San Jacinto, Nicaragua no sólo

había derrotado a los filibusteros, sino que había ganado la primera gran batalla contra la esclavitud que querían imponer en América Hispana”.

ACTUALIDAD DEL TEMA

Como frecuentemente las grandes Agencias noticiosas hablan de posibles canales por Colombia, Méjico y Nicaragua, consideramos oportuno referirnos al Tratado Chamorro-Bryan, suscrito por el Gral. Emiliano Chamorro y el señor Williams Jennings Bryan, por Nicaragua y Estados Unidos, respectivamente, el 5 de agosto de 1914. Para una mejor comprensión de sus alcances trascríbimos aquí en lo pertinente: “Primero.—El Gobierno de Nicaragua concede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos y 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 y el Gran Lago de Nicaragua o por cualquier ruta por 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 e intención de construirle.

Segundo.—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 considerados 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 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 (99) años 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 tendrá la opción de renovar por otro término de noventa y nueve años (99) de 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 sujetas exclusivamente a las leyes y soberanía de los Estados Unidos durante el período de arriendo y el de su renovación o renovaciones”.

El Tratado fue ratificado por el Congreso de los Estados Unidos, antes que por el Congreso de Nicaragua. Y para lograr que los parlamentarios nicaragüenses lo aprobasen y conseguir

vencer la oposición que existía, tuvo que pedirse al Gobierno de los Estados Unidos una interpretación oficial de sus alcances.

En esos días, como el Tratado no era conocido más que por las partes contratantes, se rumoreaba que era lesivo para la soberanía nicaragüense. La pasión partidista sin pensar en que el descrédito más difundido es el que sale de casa, exageraba sus alcances y calumniaba de entreguistas a los conservadores, levantando los ánimos contra los Estados Unidos.

Por estas razones y para fijar posiciones, el Ministro Chamorro mantenía la tesis nicaragüense de ser una simple opción para la construcción del Canal y jamás una venta de la faja canalera; la sostenía el Ministro nicaragüense con la interpretación literal de sus cláusulas y además la fundaba en actos y declaraciones del propio Gobierno norteamericano, como eran: La conferencia habida entre el Ministro de Relaciones Exteriores con el Ministro de Estados Unidos en Managua, ante el Presidente de Nicaragua, con el objeto de celebrar el Tratado canalero de 8 de febrero de 1913. En esa ocasión el Ministro nicaragüense había llamado la atención del diplomático norteamericano sobre el protocolo firmado el 9 de diciembre de 1901 entre el Ministro de Nicaragua Dr. Fernando Sánchez y el de los Estados Unidos Mr. William L. Merry, en el cual se daban en arriendo el derecho exclusivo de construir un canal por Nicaragua por la suma de seis millones moneda de oro de Estados Unidos. El Ministro norteamericano contestó que aquella negociación era definitiva y lo que estaba discutiéndose era una SIMPLE OPCION que dejaba a Nicaragua el derecho a una nueva indemnización una vez que se tratase de fijar las condiciones en que dicho Canal sería construido. También citó el Ministro Chamorro en mencionada nota, que en la contestación que el Ministro de Estado Bryan, había dado el 24 de junio de 1913 al Tratado Chamorro-Weitzel, antecedente del que firmaría con Chamorro, había dicho: Que la Convención del 8 de febrero de 1913 no es propiamente un contrato definitivo de Canal, sino tan sólo UNA OPCION relativa a los derechos que los Estados Unidos pueden ejercer en la posible construcción de un canal interoceánico por Nicaragua.

La preocupación patriótica del Ministro Chamorro, fue atendida por el Ministro de Estado señor Lansing, quien díjole: En contestación a su pregunta sobre la interpretación dada por los Estados Unidos a las cláusulas del Tratado, permítome informar a V. E. que el Presidente Taft, cuando sometió la Convención de 1913 a la aprobación del Senado de los Estados Unidos, habló de que ella da 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 aquellos Convenios como una Opción; y que el Tratado Chamorro-Bryan tiene, como lo afirma V. E., el carácter de opción al

dejar a futuras negociaciones entre los dos Gobiernos, el arreglo de detalles y términos sobre los cuales sería construido el Canal.

Por otra parte el Ministro de los Estados Unidos en Nicaragua, señor Weitzel, compareció ante el Senado de la Unión, manifestando: "Si esta Convención (Chamorro-Bryan) ha causado inconformidad, ha sido por la mala inteligencia de sus incondicionales. El texto del Tratado nunca se ha hecho público (por no estar ratificado) y es difícil por lo tanto comprender el fundamento de la objeción. La verdad es que el Tratado en la parte del canal, concede una SIMPLE OPCIÓN y no un título de (una faja canalera como en Panamá), siendo la idea fundamental que cuando se haga necesaria la efectiva construcción se celebre un nuevo contrato y cuando haya de celebrarse nuevo convenio para llevar a cabo la construcción, será el tiempo oportuno para considerar cualquier derecho de los Estados vecinos".

El Senado lo aprobó en esa inteligencia, agregando una reserva acerca de que el Tratado no afectaría los derechos existentes en los países vecinos (los que ya anteriormente le habían manifestado su interés por el canal a través de Nicaragua).

Al claro sentido imperialista de Inglaterra no se escapó jamás la importancia de Nicaragua en las rutas marítimas mundiales y de allí su constante acoso por el Río San Juan, felizmente rechazado por el valor y coraje nicaragüenses. Para poner coto a ello, se firmó entre Estados Unidos y Gran Bretaña el Tratado Clayton-Bulwer, seguido por la Convención Dallas-Clarendon, donde se garantiza la independencia de Centroamérica y esablece el compromiso de ambas potencias de no meterse con nosotros, confirmado por Inglaterra especialmente a favor de Nicaragua en una Convención firmada por el ex-presidente Tomás Martínez. En 1868, Estados Unidos se comprometió a proteger nuestras vías de comunicación terrestres y marítimas, mediane el Tratado Ayón-Dickinson.

Modernamente, se firmó una alianza con Estados Unidos en 1884 por el Tratado Zavala-Freylyngushen, en el que se cede a perpetuidad la faja del canal, la cual sería poseída por las dos naciones y manejada por Estados Unidos.

En 1900, en el régimen liberal del General José Santos Zelaya, el Tratado Hay-Corea concede también a perpetuidad una opción para la construcción de un canal, en iguales términos que en el Tratado Chamorro-Bryan, y por los mismos tres millones de córdobas. Pero además cede en arriendo perpetuo una zona de tres millas de ancho a cada lado del centro de la vía y una legua marítima a la entrada y salida del canal por cien mil córdobas anuales.

Siempre bajo la dictadura del Gral. Zelaya, Nicaragua cede a perpetuidad la faja del canal a Estados Unidos, en carácter

exclusivo, por seis millones de córdobas, mediante el tratado Sánchez-Merry.

Finalmente, en los Tratados Chamorro-Weitzel y Chamorro-Bryan, se cede una opción exclusiva para la construcción del canal. Debe advertirse que siempre se mantuvo la idea de conceder UNA OPCION y no una venta definitiva y que debería suscribirse un nuevo Tratado en el caso de procederse a la construcción del canal.

BASES NAVALES

En la Segunda Guerra Mundial, el celo nacionalista cedió lugar a un hondo sentido de solidaridad continental y democrático. Muchos países hispanoamericanos cedieron parte de su territorio transitoriamente a los Estados Unidos para ocuparlos como Bases Militares. Por esta razón el Tratado Chamorro-Bryan debe ser considerado como la avanzada de la idea y doctrina de la defensa continental y el lejano antecesor del Pacto de Río de Janeiro. Con visión de estadista nuestro gran ex-Presidente don Diego Manuel Chamorro (distinto del Gral. Emiliano Chamorro, suscriptos del Tratado aludido) dijo en memorable ocasión: "La Convención Chamorro-Bryan, que ha sido objeto de críticas tan injustas como apasionadas, no se separa en absoluto de ninguno de los precedentes tratados cana-leros y responde fielmente a una tradición histórica y diplomática de Nicaragua, sino también a la necesidad nacional y continental de proteger el Canal de Panamá, garantizar la vía interoceánica de Nicaragua y contribuir a una comunidad de defensa internacional en pro de toda América".

Otro orador más joven que don Diego y sin haberlo leído, afirmó en la Plaza de la República, Managua, en un comentado discurso en 1944, "que el Gral. Chamorro había sido el Profeta de la Defensa Continental al ver en Estados Unidos al lógico defensor de América".

El arriendo de las Islas del Maíz a los Estados Unidos, así como el de la parte nicaragüense del Golfo de Fonseca para Bases Navales, forman parte de la misma idea defensiva continental de la cual han participado los demás Estados americanos, al ceder también ellos parte de sus territorios para bases, con la radical diferencia de que en ningún tiempo han sido utilizados las islas ni el Golfo nicaragüenses para bases por Estados Unidos, ni por otro país.

En cuanto a Centroamérica, la idea del Canal fue vista con simpatía y como una necesidad. Así lo informó a su Gobierno el Ministro Hall en nota enviada a Washington en 1883, diciendo que había recabado la opinión del Presidente de la República de El Salvador y de sus Ministros, quienes le manifestaron su

esperanza de que el Canal fuera construido por territorio nicaragüense y poseído y operado por Estados Unidos. Y en nota oficial el Ministro salvadoreño le había llamado especialmente la atención sobre la importancia que el proyecto envolvía para El Salvador, por ser éste el único país centroamericano que carece de puertos en ambos océanos (no tiene en la costa atlántica) y con el Canal podría gozar de las ventajas de una comunicación directa con el Oriente de Estados Unidos y con Europa. Y no contento con estas expresiones cordiales y sinceras, el Ministro desplegó actividades tratando de ejercer influencia sobre Nicaragua para que firmase el Tratado canalero. Agrega el Ministro Hall, en su informe, que los Ministros de RR. EE. de Honduras y Guatemala, también le remitieron sendas notas acogiendo el proyecto con gran entusiasmo.

En cuanto a Costa Rica, éste fue más lejos aún, abogando ante el Secretario de Estado Freylinghusen a favor del Canal por Nicaragua, en nombre de la fraternidad americana y de los intereses comunes continentales.

ACTUALIDAD NICARAGÜENSE

Superada ya la etapa anticanalera y los anatemas contra el conservatismo, el Gobierno liberal actual tiene incorporado a la Constitución Política (art. 6.º Cn.) la posibilidad de celebrar tratados tendientes a la unión con algún Estado de Centroamérica y la construcción de un canal por Nicaragua.

Últimamente en el Congreso Nacional de Nicaragua, a iniciativa conservadora, fue aprobada por unanimidad el 6 de Octubre de 1966 una Declaración en la cual se considera que el Tratado es inconstitucional por haberse firmado contra la Carta Magna de 1911, y que ha causado perjuicios económicos al país, y que si para facilitar un mayor acercamiento comercial entre los pueblos y para la defensa y seguridad continental, se estimare necesaria la apertura de un canal interoceánico, deberá celebrarse de previo un Tratado de construcción, operación, control y mantenimiento del Canal que no lesione absolutamente la soberanía de Nicaragua, y que garantice al Estado una justa participación en los beneficios y en la administración.

Esta Declaración fue comentada oficialmente por el Departamento de Estado a través de su vocero señor Robert J. Maloskey, en Octubre de 1966, manifestando que "El Tratado Bryan-Chamorro nos recuerda que en esencia es una opción para la construcción del Canal y que el Tratado dispone que antes de la iniciativa de la construcción, tendrán que llegar a un convenio los Gobiernos de Nicaragua y Estados Unidos mutuamente satisfactorio acerca de los términos reales de la construcción, operación eventual y mantenimiento del Canal. Que

debe dejarse claramente establecido que los Estados Unidos jamás se arrogó soberanía ni se la arroga ahora, respecto de parte alguna del territorio nicaragüense, en virtud del Tratado, ni en ninguna otra forma. Y se entiende que la declaración del Congreso Nacional de Nicaragua no constituye un repudio del Tratado, sino que exige un nuevo acuerdo para cuando se decidiera la construcción del Canal”.

Desde luego, los nicaragüenses creemos que no puede esperarse indefinidamente que Estados Unidos se decida a la construcción de un canal por Nicaragua y hasta hubo diputados deseosos de alegar la prescripción extintiva internacional de cincuenta años por el largo lapso transecurrido desde 1914 a la fecha. Y también pensamos que en el momento que los Estados Unidos escojan otro país para construir un canal, nuestro Gobierno deberá denunciar el Tratado por carencia de objeto, que es el de proteger el Canal de Panamá y buscar la defensa del continente ante cualquier agresión extracontinental, idea plasmada luego en el Tratado de Río de Janeiro.