

JOHN TYLER MORGAN Y EL CANAL DE NICARAGUA, 1897-1900

*Lawrence A. Clayton **
Departamento de Historia
Universidad de Alabama

En 1889 la *Maritime Canal Company of Nicaragua* recibió una carta de privilegio del Congreso de los Estados Unidos, otorgándole el derecho de iniciar la construcción de un canal a través de Nicaragua. El fin era juntar los océanos Atlántico y Pacífico y así realizar una de las aspiraciones más antiguas del hombre en el Mundo Nuevo. Los franceses, dirigidos por el sobresaliente, brillante y excéntrico Fernando de Lesseps intentaron la hazaña en Panamá y fracasaron, víctimas de fiebres, agüeros, la selva tropical, y a final de cuentas, de una ausencia de voluntad y de recursos financieros. Los norteamericanos comenzaron a excavar en Nicaragua en 1889 y continuaron la labor en ese proyecto hasta 1893. Ellos también fracasaron y se unieron a sus competidores franceses en bancarrota, en la última década del siglo diecinueve. Los norteamericanos fueron abatidos por el pánico financiero de 1893, pero sus gastos y pérdidas no llegaron a las cimas impresionantes de la compañía de Lesseps. No obstante las circunstancias, una gran batalla política con ramificaciones internacionales había quedado establecida. Al finalizar el siglo, presionado en especial por las estrategias navales que aparecieron durante la Guerra Hispano-Norteamericana de 1898, la batalla de las rutas de los canales comenzó a plasmarse. Los norteamericanos estaban comprometidos a construir un canal transístmico, en uno u otro lugar, aún donde

los franceses habían fracasado, o sea Panamá, y, mucho más preferentemente, a juicio del americano promedio, a través de Nicaragua, en la ruta conocida como la "Americana",

En cambio, la nueva Compañía del Canal de Panamá, formada en su mayor parte por accionistas franceses y los herederos de los empeños, ahora en bancarrota, realizados por Lesseps en los años ochentas de ese siglo, estaban decididos a persuadir a los americanos a que compraran todas las considerables obras ejecutadas y de sus propiedades en Panamá, y así lograr comprometer el esfuerzo americano en Panamá. Esta batalla de las rutas fue librada con mucha pompa y ruido, alcanzando su momento más fuerte entre 1900 y 1903. Sin embargo, antecedendo a la batalla entre Panamá y Nicaragua, había otra más desconocida pero de mayor importancia en la solución de uno de los más grandes temas de la época: construir un canal con capital privado, o convertir el proyecto en un compromiso público y nacional, patrocinado por el gobierno de los Estados Unidos. Este asunto tenía que decidirse antes de la más celebrada batalla de las rutas: la controversia sobre un canal fomentado por el gobierno o uno construído por la empresa privada, nos revela mucho de la mentalidad de esos tiempos; en verdad, el asunto del papel del estado en las empresas en todos los gobiernos contemporáneos, sigue aún en debate, entre el concepto sobre la libertad del individuo y la responsabilidad del estado.

En el centro de la controversia estaba colocado uno de los más notables hombres, que incluso presentó al Estado de Alabama en el Senado. John Tyler Morgan llegó al Senado en 1877 y siguió como miembro de aquel cuerpo político durante el lapso de treinta años: falleció en su puesto a la

(*) El autor agradece la ayuda brindada por el Reserch Grants Committe de la Universidad de Alabama en la preparación de este artículo y a Carlos Meléndez, Catedrático en Historia de la Universidad de Costa Rica y Director del Centro de Investigaciones Históricas, por sus consejos y muy especialmente por su ayuda en la corrección del texto en español.

edad de 83, casi venerado por sus partidarios y respetado, sin lugar a dudas, hasta por sus enemigos. Entre los apodos públicos que tenía Morgan, sobresale uno, que muestra al hombre y sus tiempos: "Canal" Morgan. Ningún otro individuo hizo más para promover la construcción de un canal transistmico a finales del siglo, que el Senador Morgan, oriundo de Selma, Alabama. Su nombre fue asociado de inmediato por el público con la idea de construir un canal a través de Nicaragua. Realmente, el proyecto del canal representó su pasión en un sentido casi literal, porque tomó la idea y persiguió esa meta con toda la agudeza de inteligencia y profundidad de emoción que poseía. ¿Quién era este hombre que llegó a ser uno de los más fervientes expansionistas norteamericanos al finalizar el siglo, decidido a obtener la construcción de un canal norteamericano, para el bienestar tanto de su país como en beneficio de toda la humanidad?

Nacido el 20 de junio, 1824, en un resguardo indio en las montañas de bosques profundos de la parte este del estado de Tennessee, cerca de la ciudad actual de Athens, su padre comerciaba con los indios de la región y su madre era descendiente de una familia, la Irby, de vieja cepa de Virginia. Cuando el muchacho tenía apenas ocho años, el padre trasladó su familia a Alabama, buscando, como tantos de los norteamericanos en esa época, oportunidades mejores y tierras nuevas. El comerciante inquieto radicó con su familia en el condado de Calhoun, sobre tierra adquirida a través de varios tratados, de las tribus del Suroeste, despojadas de sus posesiones ancestrales por el hombre blanco.

Las primeras amistades del joven John fueron muchachos indios; mientras tanto había estudiado en Tennessee con un maestro que le había forzado seriamente a aprender el Latín. En Alabama John continuó en sus estudios y aprendizajes, pero en gran parte bajo el ojo de su madre, porque no existían todavía escuelas en esa parte nueva del estado. Una mente aguda y el gusto por los libros condujo al joven al derecho, y comenzó su carrera en Talladega, luego de estudiar derecho en el bufete de William P. Cilton. En 1855 se trasladó al condado de Dallas para vivir primeramente en Selma y luego en Cahaba. Morgan era entonces un abogado calificado y disponía de una voz muy buena y, quizás lo de mayor importancia fue que poseía una claridad y originalidad en las ideas. Ya por 1860 Morgan había ahorrado por lo menos \$15.000 en oro, se había casado, y era padre de dos niños.

Luego la Guerra Civil envolvió su vida, como a tantos de sus compatriotas, que lograron una cosecha mixta de dolor, orgullo, derrotas, y recuerdos imborrables.

Morgan ayudó a conducir a Alabama, sacándola de la Unión y lo hizo con ánimo y un profundo compromiso por la causa sureña. En verdad su primera aventura en la vida política fue su nombramiento como elector de Alabama a la convención del partido Demócrata en 1860, con el compromiso de votar por la fracción de Breckinridge, que representaba la secesión. Luego Morgan fue elegido a la Convención Constitucional de Alabama que decidió la separación de la Unión. Como muchos otros miles, se fue a la guerra con un espíritu de alegría que pronto se desvaneció con la realidad de esta larga y encarnizada lucha. Con un amigo de Cahaba, William Craig, que también era abogado, Morgan se alistó como soldado raso en una de las dos compañías reclutadas en su pueblo (1). Casi al momento de embarcarse para el viaje sobre el río a Mobile, los amigos descubrieron que no había música. Morgan sacó la flauta y un negro tocó el tambor, mientras las tropas embarcaban para el viaje hacia el frente de guerra.

La compañía de Morgan entró en actividad bélica con celeridad. Participaron en la primera Batalla de Bull Run, combatiendo con la Primera Brigada bajo el mando del General John B. Gordon, de la Quinta Infantería de Alabama. Morgan rápidamente fue promovido a mayor y luego a teniente coronel. Volvió a Alabama y formó su propio regimiento, el 51, y en él tomó el mando como coronel. En 1863 fue nominado para el grado de general de brigada por Robert E. Lee, pero Morgan declinó el honor. Luego aceptó el ascenso y sirvió con el General Johnston hasta el fin de la guerra.

Cuando regresó a su terruño, encontró un mundo totalmente cambiado. Sus ahorros, los \$15.000 en oro que dejó en 1860, estaban diezmados. En vez de oro, Morgan poseía \$15.000 en billetes de la Confederación. Invirtió su dinero en media caja de tabaco. Suspendido por un lapso de tiempo de la vida política y del oficio de abogado, volvió sus pasos a la tierra, alquilando una propiedad de la familia Craig, donde sembró para obtener una buena cosecha de maíz. Recogió la cosecha, para volver a su carrera de abogado lo más pronto posible, empeñándose en la tarea de ayudar a su estado tan querido a recuperarse del desastre de la guerra. Morgan pensó por un instante en seguir a su amigo Craig a California y hacer una nueva vida en esa tierra de oportunidad y prosperidad, pero al

fin se quedó, como hombre conservador que poseía un fuerte sentido de responsabilidad hacia sus conciudadanos, que le exigían que perseverara.

Al fin Morgan recibió el permiso de volver a practicar su carrera profesional y comenzó a ganar fama a lo largo del estado, distinguiéndose como un caballero patriota y un hombre de éxito. Fue elegido al Senado en 1876 y pronto comenzó a interesarse por el mundo de más allá de las fronteras de los Estados Unidos. Se quedó en el Senado por treinta años y el relato de Morgan de 1877 en adelante toma un rumbo más rico y complejo, ligado cada vez más con los destinos del país. Morgan llegó a los más elevados niveles en los consejos gubernamentales sobre asuntos exteriores (hasta su nombramiento a la presidencia del prestigioso y poderoso Comité de Relaciones Exteriores del Senado entre 1892-1894; fue miembro de ese Comité durante más de veinte años). Fue uno de los protagonistas en la adquisición de las Islas de Hawai y desempeñó un papel principal en la resolución de una seria disputa entre los Estados Unidos y Gran Bretaña sobre las pesquerías del Estrecho de Bering; halló gran fama entre el público norteamericano, por su evidente afán de construir el canal a través de Nicaragua, lo que le ganó el apodo de "Canal" Morgan.

El relato de la construcción del Canal de Panamá es bien conocido. Menos conocido es el hecho de que el pueblo norteamericano en los años 1880 y 1890 estaba tan entusiasmado por un canal, como los franceses. Sin embargo, los norteamericanos apoyaban la ruta de Nicaragua mientras los franceses quebraron la empresa y perecieron en Panamá, en sus esfuerzos infructuosos bajo el mando del insigne Lesseps. Los empeños para construir un canal norteamericano en Nicaragua fueron dirigidos por un grupo de empresarios organizados en 1886 en la *Maritime Canal Company of Nicaragua*. Solicitaron del Congreso un poder ese mismo año, que les otorgara el derecho a comenzar la construcción de un canal de Nicaragua. La petición fue enviada al Comité de Relaciones Exteriores del Congreso, que a su vez formó su subcomité para investigar el asunto. John Tyler Morgan fue nombrado miembro de este subcomité (2). Aunque había hablado en varias ocasiones anteriores sobre el destino de los norteamericanos y su papel en un canal transísmico, fue a partir de este año que su entusiasmo y respaldo al proyecto arrancó en verdad, y su papel en esa tarea se incrementó notablemente.

La petición de la *Maritime* fue aprobada por ambas comisiones del Congreso en 1889 y la Compañía comenzó a excavar ese mismo año. Sus esfuerzos duraron solamente hasta 1893, cuando la compañía quebró, azotada por el pánico financiero de ese año. El problema que Morgan y la *Maritime* encararon fue cómo reactivar el proyecto una vez más. Morgan actuó como el promotor principal de la *Maritime*, introduciendo leyes en el Senado a partir de 1890 y de allí en adelante, proponiendo que los Estados Unidos apoyaran la Empresa de tal modo que se renovaran tales esfuerzos.

El interés de Morgan en la Compañía fue reforzado por la amistad calorosa y personal que desarrolló durante esta década con el Presidente de la *Maritime*, Hiram Hitchcock. Sus contactos se fortalecieron, por supuesto, con los intereses mutuos que tenían en el proyecto del canal de Nicaragua. Pero también creció la apreciación recíproca, puesta en evidencia al través de la correspondencia sostenida entre los dos, la que todavía existe para formarnos este juicio (3).

La época de más intensa amistad y actividad entre el Senador de Alabama y el Presidente de la *Maritime* se inició en el verano de 1897 y duró hasta el otoño de 1900. Durante aquella época las acciones de la *Maritime* subieron cuando pareció que los Estados Unidos iban a comprometerse a las obras del canal en Nicaragua. El asunto, sin embargo, era complejo. Durante este corto lapso de tiempo el grupo representante de la Compañía Francesa de Panamá, encabezado por Philippe Bunau-Variella y el distinguido abogado norteamericano Thomas Crowell, iniciaron su campaña y comenzaron a reducir el masivo apoyo general que el pueblo americano daba a la ruta por Nicaragua. Nicaragua mismo falló al no cumplir con sus compromisos en el contrato firmado en 1889 con la *Maritime* y fue un elemento irritante, que empeoró mientras el siglo llegaba a su término. Además, un consorcio de empresarios se formó en la primavera y verano de 1898, para competir con la *Maritime*, y este nuevo consorcio estaba decidido a reemplazar a la *Maritime* y comenzar el canal sobre la base de la empresa privada.

Pero, en 1897 Hitchcock y Morgan estuvieron poco preocupados por aquellos problemas, algunos de ellos ya figuraban en escena y otros todavía no habían aparecido. Una carta escrita por Hitchcock y dirigida a Morgan en un día caluroso del verano de Nueva York, nos proporciona una idea clara de la colaboración íntima entre los dos. La carta vino

del Fifth Avenue Hotel ubicado en Madison Square, una dirección muy a la moda, la cual Hitchcock utilizaba como su sede mientras permanecía en la ciudad. He aquí su texto:

“Querido Senador Morgan:

Tuve una muy agradable plática con el señor Bliss (Secretario del Interior) y le informé de todos los asuntos en forma completa. Le avisé que yo era Presidente de la *Maritime Canal Company* y que estaba a sus órdenes a cualquier hora. Le dí a entender que a veces sería difícil persuadir a otros para que se quedasen callados y le dí un claro ejemplo. El Almirante Ammen me escribió que él había preparado un informe para el Secretario (de Estado) Sherman; pero yo le escribí al Almirante señalándole que el asunto del canal estaba a cargo del Secretario del Interior y del Senador Morgan. Creo que el Señor Bliss entiende bien esta fase del asunto. Entregué en las manos mismas del Señor Bliss una carta del Almirante Ammen y una del Señor (A.G.) Menocal concerniente a quién debe ser nombrado en la Comisión (del Canal de Nicaragua). Le informé sobre las maquinaciones en Nicaragua y de la necesidad de nombrar un Ministro (norteamericano) para aquel país. Le dije que cuando Rodríguez regrese le proporcionaré las razones para no recibirlo. Le dije que el Ministro actual había... al hombre Rodríguez, y que éste y el Presidente Zelaya estaban diciendo en privado que nosotros no disponíamos de una concesión, y ellos lo dirían públicamente si se decidían. Le dije sobre la concesión recientemente otorgada a la *Atlas Company* y de la que yo le había enviado una copia, y que usted lo iba a ver sobre el asunto... Le dije que Rodríguez era íntimo del Ministro actual y que decía que no habría el nombramiento de un ministro nuevo”.

“El Señor Bliss favorece la cancelación de los bonos, evaluados en seis millones, por toda la plata invertida, y también los seis millones de acciones que nos deben, de acuerdo con la concesión, y que él va a hablar con usted sobre el asunto; nuestra gente está dispuesta a aceptar este arreglo. Entonces me parece a mí que usted debe arreglar su propuesta con el Señor Bliss (y con el Presidente si es necesario) por lo que debe tener pronto su informe del Comité y tratar de transmitirlo rápido. Un buen Ministro debe ser nombrado de inmediato —y tanto Ud. como yo debemos platicar con él antes de que se vaya—. Debe nombrarse una comisión buena y honesta, a menos que el proyecto se pueda elaborar en tal forma que sobrepase y evite por entero la comisión completa. Piense en esto; se me ocurrió en este momento. El señor Bliss está listo para negociar con usted. Atentamente”.

No cabe pues duda de que Hitchcock y Morgan colaboraban íntimamente en el proyecto. Hitchcock se sentía tranquilo en ofrecer su consejo al poderoso Senador, sugiriendo varias estrategias, como el nombramiento de funcionarios, como el Ministro norteamericano en Costa Rica o Nicaragua con simpatía hacia la *Maritime*; este fin fue cumplido en el otoño de 1897 con el nombramiento de William Merry al puesto en Costa Rica, y de vez en cuando sorprendiéndose con su genio. Por

ejemplo, el informe de la Comisión del Canal de Nicaragua posiblemente podría ser superfluo si la Ley del Canal de Nicaragua propuesta por el Senador Morgan lograba ser aceptada por el Congreso. Sin embargo, aquella posibilidad tan alentadora solamente quedó en el reino de deseos, y no llegó a aprobarse nunca.

Hitchcock era, más que todo, un hombre determinado y constante, cuando vino en apoyo del proyecto canal de Nicaragua; hasta refleja casi en forma perfecta el fanatismo de su aliado principal, el Senador Morgan, en el mismo asunto. Hitchcock fue nombrado primer presidente de la *Maritime*, cuando se organizó aquella entidad en 1887, y siguió como su primer ejecutivo desde entonces, presidiendo la hazaña en su momento más deslumbrante —el del comienzo del trabajo de las excavaciones en 1889—, y hasta el catastrófico pánico financiero en 1893, que puso fin al trabajo en Nicaragua luego de gastos por casi cuatro millones de dólares.

Cada año, desde entonces, Hitchcock había rendido un completo y esperanzado informe sobre la *Maritime* al Secretario del Interior, como la Ley lo exigía, recordando siempre que la compañía había recibido su poder del mismo Congreso de los Estados Unidos. Hitchcock estaba empeñado en comenzar el proyecto y gestionaba el constante apoyo del gobierno para realizar ese fin. A su vez, Morgan consideraba la *Maritime* como el vehículo más apropiado para cumplir la tarea. El escenario permanente sobre cómo este objetivo se iba a lograr variaba mucho; tal vez garantía gubernamental; o, una especie de aval oficial de los bonos y acciones del *Maritime*, o reemplazando por completo a la *Maritime* por un esfuerzo público o gubernamental, con el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, que desempeña el trabajo principal. De hecho, así se construyó el Canal de Panamá entre 1904 y 1914. Pero, las varias propuestas consideradas en los años noventas produjeron grandes debates sobre la modalidad a emplear, si la empresa sería pública en vez de privada, o sobre la extensión de los poderes federales de la República en asuntos tan lejanos de los límites originales contenidos en la Constitución.

Morgan básicamente se opuso a la extensión de los poderes federales durante su carrera en el Senado. Esta posición no es en sí misma una sinrazón o reacción inesperada en cuanto a Morgan concierne, cuando uno toma en cuenta sus orígenes sureños y la experiencia de la Guerra Civil, de tanta profundidad en su historia personal. Morgan tendía a apo-

yar la política de extensión y descentralización del gobierno, cuando encaraba los asuntos específicos (5). Resistió, por ejemplo, la Ley Blair a través de los años ochentas y noventas. Esta Ley fue introducida muchas veces por el Senador Blair de Massachusetts y tenía el propósito de proveer a los fondos públicos (que se iban a recaudar por medios fuera de gravámenes, como por ejemplo, de la venta de tierras públicas en los estados). Morgan consideraba esta Ley como un quebrantamiento de los derechos de los estados a controlar la educación, y consideraba que además era una extensión innecesaria de los poderes federales. También apoyaba en una manera muy tibia a la Comisión Interestatal de Comercio. En algunos casos, era su antagonismo frontal, aunque formulaba sus quejas a base de razones legales en vez de constitucionales (por ejemplo, la Comisión Interestatal disponía de poderes judiciales y legislativos, poderes que un departamento administrativo no tenía derecho a disponer). Pero en el asunto del Canal de Nicaragua, Morgan acomodó su comportamiento a los vaivenes de su tiempo. Casi un siglo antes, Tomás Jefferson había encarado la posibilidad de adquirir el territorio de Luisiana sin una sanción constitucional que respaldara su decisión. Jefferson actuó de impulso y compró el territorio, dejando al lado el asunto constitucional, en nombre del interés nacional. En un sentido semejante, Morgan ignoró sus puntos de vista fundamentalmente conservadores cuando forjaba su política hacia Nicaragua.

Su meta era sencilla: construir el canal a través de Nicaragua. Su vehículo sería la *Maritime Canal Company*, a menos de que, por supuesto surgiera otro método más conveniente que fuera justo con respecto al *Maritime*. Sin embargo, ni uno ni otro, ni Morgan o Hitchcock, estaban preparados para la aparición en escena, de un exitoso irlandés, en el verano de 1898. El convirtió la lenta, pero aparentemente inexorable marcha de Hitchcock y Morgan hacia un canal en Nicaragua, en una de las más célebres batallas libradas por los empresarios de la época.

El hombre era William Russell Grace, ex-alcalde de Nueva York (1880-1882), y (1884-1886), el fundador de W. R. Grace & Co., una compañía de comercio entre los Estados Unidos y América Latina, y uno de los más destacados irlandeses norteamericanos de su época. Grace y su familia eran empresarios del más elevado rango, con grande experiencia en América Latina, desde la construcción de ferrocarriles en Costa Rica hasta el transporte del guano del Perú. El canal de Nicaragua, desde

luego, los atrajo al proyecto desde dos puntos de vista: uno, podría tener éxito como una inversión muy beneficiosa, y era uno de los grandes proyectos del siglo cuyo cumplimiento llenaría a sus creadores de gloria, y —como se esperaba— de riquezas también (6).

En agosto se formó un Consorcio del Canal de Nicaragua para llevar adelante esta meta y quince individuos subscribieron, cada uno de ellos, mil dólares de inmediato y prometieron unos diez mil adicionales para el proyecto (7).

¿Qué estaban haciendo Grace y sus socios, principalmente un abogado nombrado Edward Gragin, con su sobrino Edward Eyre y su hermano Michael, inmiscuyéndose en una empresa aparentemente asignada a la *Maritime Canal Company*? Aunque habían cesado sus operaciones en 1893, todavía poseían las concesiones de Nicaragua y Costa Rica para construir un canal. Además, la compañía disponía de un fuero de privilegios nacionales, indicando, por lo menos, a juicio de Hitchcock, que la *Maritime* gozaba del aval exclusivo del gobierno de los Estados Unidos.

Grace dijo que no, que la concesión que la *Maritime* tenía de Nicaragua estaba prevista de llegar a su término el 9 de octubre de 1899. Si la *Maritime* perdía su concesión, el Consorcio Grace estaba dispuesto a reemplazarlo. Tanto el Señor Grace como el Gobierno de Nicaragua, sostenían que la falla de la *Maritime*, al no completar el canal, automáticamente cancelaba la concesión. Pero, mientras que el asunto jurídico era en sí mismo interesante y ciertamente se podía debatir (a base de, por ejemplo, discutir cómo interpretar o enjuiciar el sentido de las concesiones negociadas entre la *Maritime* y Nicaragua), el asunto que motivaba más a la *Grace* era el de un canal construido por la empresa privada o por el esfuerzo público. El ex-alcalde de Nueva York y exitoso empresario, estaba comprometido con la empresa privada. Después de haber exhibido algunos de los fracasos públicos —y señalaba la construcción del capitolio de Estado del Nueva York en Albany, como un buen ejemplo, pues costó millones más de los que realmente valía la obra— rechazó con fuerza la idea de que el Gobierno de los Estados Unidos, sólo ligado estrechamente con la *Maritime*, construyera el canal. Satisfecho con el buen inicio que se había mostrado con la formación del Consorcio, Grace mandó en setiembre de 1898 a Gragin y Eyre a Nicaragua a negociar una nueva concesión, y Grace mismo viajó a Europa en sus vacaciones.

Hitchcock se sentía ofendido por la intervención de la Grace en sus intereses. Descubrió a sus enemigos en agosto de 1898, por lo que la correspondencia con Morgan aumentó en frecuencia, dramáticamente; mientras tanto el verano se deslizó al otoño y la magnitud de la amenaza Grace arreció. En una carta larga y mal hilada al Senador, Hitchcock perdió su buen carácter y su estilo, casi por completo. Sus garabatos los desparramó sobre los límites de una página escrita en forma normal, comprimió unos comentarios suyos al pie de la página, y al final agregó una última posdata escribiendo de arriba a abajo desde encima de la página.

La información inicial acerca de los intereses de los Grace llegó a Hitchcock a través del despacho del Secretario del Interior, C. N. Bliss. El Señor Bliss le pidió a Hitchcock que le aportara más información acerca de una compañía nueva que se había formado para gestionar las concesiones en Costa Rica y Nicaragua para construir un canal (8). Bliss escribió en forma concreta. Proporcionó a Hitchcock los nombres de algunos de los nuevos promotores que incluían el nombre de Edward Cragin, y el del Secretario y le preguntó a Hitchcock sobre lo que estaba sucediendo.

Por su parte, Hitchcock de inmediato se puso en contacto con Cragin en Nueva York y, efectivamente, le preguntó muy francamente qué diablos sucedía. Cragin advirtió a Hitchcock que la *Maritime* estaba caída, y que igualmente Hitchcock mismo. La gestión de apoyo ante el Gobierno de los Estados Unidos constituía el último intento desesperado, y no existía ninguna oportunidad de que una ley de apoyo de la *Maritime* fuese a ser aprobada por el Congreso (9). Los ferrocarriles transcontinentales estaban en contra de la *Maritime*, la “compañía inglesa” (aludiendo a una concesión que la *Atlas Company* tenía para los derechos de navegación en el Lago de Nicaragua, que enredaba más un asunto de por sí ya bien complejo) estaba en contra la *Maritime*; la prensa, y otros estaban en contra. Además, el Gobierno no podía asumir las tareas de la *Maritime* porque el Tratado Clayton-Bulwer prohibía un proyecto unilateral y, además de esto, proyectos gubernamentales o públicos tenían notoriedad por su falta de financiamiento (muy poco aparentemente, ha cambiado en los últimos cien años, desde cuando se hizo este cargo). Cragin se había expresado con Hitchcock con una franqueza extraordinaria.

Hitchcock le respondió igualmente. La *Maritime* tenía orgullo de sus logros e historia y no necesitaba excusarse, “ante sus enemigos, ni pro-

verse de excusas ante sus amigos” (10). Había recibido un acuerdo del Congreso, había actuado con honra hasta el pánico financiero de 1893, y ahora estaba en espera sobre el papel del gobierno en la construcción del canal. Hasta que esta decisión se produjera, la *Maritime* confiaba en sus derechos y concesiones. Que los Grace estén alerta. Este fue el fin de la entrevista, pero el comienzo de otra batalla en la escena compleja de los canales entre Nicaragua y Panamá.

En el otoño, la desaveniencia se profundizó considerablemente. El equipo de Cragin y Eyre, negociando en nombre de el Consorcio Grace fue calurosamente recibido en Nicaragua por el Presidente José Santos Zelaya. Los nicaragüenses estaban descontentos por el fracaso de la *Maritime*, y estaban muy dispuestos a colaborar con este consorcio nuevo que prometía pronta atención. Nada se había cumplido en los nueve años anteriores y aquella situación, en sí misma, parecía suficiente para declarar vencida la concesión de la *Maritime*.

Las negociaciones que Eyre y Cragin emprendieron en Nicaragua, pronto llevaron al desánimo, tras su bienvenida calurosa. Tenían que tratar no solamente con Nicaragua, sino con una unión centroamericana de Nicaragua, El Salvador y Honduras, que se suponía iba a entrar en vigencia el 10 de noviembre de 1898 como la República de los Estados Unidos de la América Central. Una unión de todas las repúblicas centroamericanas, incluyendo Guatemala y Costa Rica, había sido el sueño de muchos idealistas desde la época de independencia en los veintes, y este esfuerzo de 1898 formaba solamente otro capítulo en esa hazaña llena de tantas frustraciones (11).

Además, Nicaragua y Costa Rica habían disputado por años sobre su frontera común que corría a la par del Río San Juan. Cualquier canal de Nicaragua planteaba el uso de aquel río, así que las negociaciones tenían que hacerse con la concurrencia de ambos estados, Costa Rica y Nicaragua. Para cumplir con este objetivo, un colega pintoresco de los Grace, Alexander S. Bacon, viajó a Panamá y Nicaragua a través de Costa Rica, en setiembre y octubre, abogando en favor del Consorcio Grace, mientras tanto Cragin y Eyre concertaron con Zelaya los detalles de la concesión en Managua.

El propósito de Bacon era el obtener los derechos del canal en Costa Rica; se portó con habilidad y confianza en su gira por los puertos y palacios presidenciales de América Central. Partió de la ciudad de Colón en Panamá a comienzos de setiembre, disgustado con las condiciones de sucie-

dad e insalubridad “los cuales son propicias para la fiebre amarilla, que han dotado al Istmo de su mala reputación” (12). Luego de tomar unas fotos desde un velero pequeño que lo había transportado a través de parte del canal ya completado, “tuvimos la suficiente osadía de almorzar en el Hotel Suizo, el cual goza de la mejor reputación en Colón. El comedor parecía agradable, pero tuve ocasión de utilizar el servicio sanitario y su condición asquerosa era suficiente como para causar abundantes fiebres como para exterminar a una nación. El segundo plato era pescado. El Señor Díaz descubrió que una parte del pescado todavía tenía un poco de vida, y no comió más ese almuerzo. Tomando en cuenta que soy un viajero de experiencia, sin perjuicios a una dieta mixta, seguí con el programa hasta el fin” (13). Sangre fría en los trópicos.

Desde Colón, Bacon tomó pasaje en un vapor, el *Alexander Bixie*, hacia puerto Limón, en la costa Atlántica de Costa Rica. Los pasajeros durmieron en la cubierta abierta, bajo una llovizna todo el día y la noche, de cenizas botadas por las calderas y chimeneas, mientras tanto estaban cocinados por el calor. Puerto Limón le proporcionó muy poco alivio, la llovizna de cenizas fue reemplazada por un aguacero en el viaje a la capital, San José. Una vez en la ciudad capital, Bacon y sus compañeros de viaje fueron aislados con cortesía por unos días. La fiebre amarilla había brotado en Puerto Limón y los viajeros de la costa siempre llevaban consigo la posibilidad de venir contaminados.

En San José, el ministro Americano, William Merry, aunque en contacto estrecho con Hitchcock, los recibió con cordialidad. Bacon conocía que Merry “había estado interesado en la antigua compañía (la *Maritime*) y su actual puesto lo debía a la *Maritime*, pero era un entusiasta con el canal y estaba convencido de que la rápida construcción solamente se podía lograr a través de nuestro Consorcio. No se sabe si Merry estaba engañando a Bacon de propósito, o simplemente desempeñaba su papel de diplomático. En unos días Bacon consiguió entrevistas con el Ministro de Relaciones Exteriores, y, luego, por sus buenos oficios y los de el Capitán Merry, se entrevistó con el Presidente de Costa Rica, Rafael Iglesias. Su primer encuentro con el Presidente duró cinco horas, desde las ocho de la noche hasta la una de la siguiente mañana, lo que prueba sus intereses en común. Conversaron sobre el fracaso de la *Maritime*, las posibilidades grandes del Consorcio Grace, el estado tenso entre Costa Rica y Nicaragua y otros

proyectos apoyados por el Presidente, como un banco nuevo para volver al país al patrón de oro, y la terminación del ferrocarril a la costa del Pacífico. La siguiente mañana Bacon entregó una copia del borrador para la concesión del canal a Iglesias.

Una barrera mayor todavía era la posibilidad de que el gobierno estadounidense fuera a rescatar la *Maritime* y luego construir el canal como un proyecto público. Así que Bacon invirtió “una gran parte de mi tiempo... demostrándoles que el gobierno (estadounidense) no podría construir el canal en esta generación, y nosotros podríamos construirlo ahora mismo” (14). Bacon se había convencido de la validez de este punto de vista, y ahora tenía que armar su hechicería en Costa Rica. Iglesias estaba dispuesto, era culto y tenía ambición. Bacon le avisó a Cragin que “ambos exageramos un poco, y creo que llegamos a un empate... el veredicto de nuestro encuentro no se ha determinado luego de esta primera entrevista” (15).

Conociendo muy bien el efecto de una buena presencia, Bacon “pretendió disponer de muchos y magníficos recursos”, asistió a la ópera con frecuencia, cortejó a la familia del Presidente, y creó la imagen que era “un hombre de riquezas considerables” (16). También atisbaba la situación con agudeza, reuniéndose frecuentemente con Minor C. Keith, el más destacado norteamericano en Costa Rica quien estaba casado con la tía del Presidente Iglesias; de estos contactos cogía muchas impresiones importantes relativas al sentido del pueblo costarricense, las que comunicaba a Cragin en Nicaragua. Bacon admitió que las negociaciones claves se estaban desarrollando en Nicaragua: “estoy ansioso de conocer cómo está desarrollándose tu problema, porque creo que Costa Rica estará guiada por cualquier acción que Nicaragua tome” (17).

Bacon luego viajó a Nicaragua, temprano en octubre, para colaborar más íntimamente con Cragin y Eyre, habiendo desgastado su traje pero no su buena acogida en San José “Pasamos un tiempo muy agradable aquí porque muchos ciudadanos destacados han hecho esfuerzos para entretenerme y... nos comportamos con toda la magnificencia posible y mi traje formal está casi desgastado...” (18).

Mientras Bacon viajaba a Nicaragua para reunirse con Eyre y Cragin, Hitchcock tomó el tren de Nueva York con rumbo a Washington, para tratar en otro nivel. Gracias a la intercesión de su buen amigo, el Senador Morgan, Hitchcock presentó su

asunto ante el Presidente William McKinley. Hitchcock abogó en favor de su punto de vista ante el Presidente, con gran ánimo. Pintó a sus rivales como empresarios sin escrúpulos, que eran capaces de destruir todas las obras buenas cumplidas por la *Maritime* en nombre de los Estados Unidos. Hitchcock le pidió al Presidente que instruyera al Ministro Merry en Costa Rica y que informara a los gobiernos centroamericanos de que cualesquiera otras concesiones que vayan a conceder, serán consideradas como actos hostiles por el gobierno de los Estados Unidos. McKinley pensó un momento y luego sorprendió a su solicitante. ¿Por qué sufriría el Gobierno de los Estados Unidos si nuevas concesiones fueran otorgadas por Nicaragua y Costa Rica a otros grupos? Aturdido momentáneamente, Hitchcock recuperó su ánimo y respondió: “Le expliqué que otras concesiones complicaban el asunto porque agregaban otro elemento que se tenía que considerar, si el canal se iba a construir bajo el control del gobierno”. Sin embargo, apeló el patriotismo y sentido de justicia del Presidente pero aparentemente no conmovió a McKinley mucho; observó el Presidente que el Señor Merry ya había superado cualesquiera de las instrucciones que le podía proporcionar.

Hitchcock quedó silencioso por un momento. Sabía que Merry, “si íbamos a creerle”, no había hecho nada hasta el momento y sólo había cableografiado dos veces para demandar órdenes (19). ¿Le estaba mintiendo el Presidente? ¿Habían calado con éxito el consorcio *Grace* hasta este alto nivel? ¿O era que McKinley hablaba simplemente sin informes, e ignoraba los hechos tan complejos?

El Presidente puso fin a la entrevista. Sugirió que quizás se debía consultar al nuevo Secretario de Estado, John Hay. Que Hay trate de esta molesta situación, respondió el Presidente; era una buena estrategia de su parte. Era obvio que no le gustaba que Hitchcock y otros le fastidiaran sobre asuntos tan complejos como concesiones y derechos. Que John Hay sea el que vaya a decidir. Por lo menos, —se dijo— estaré libre de Hitchcock por el momento.

Hitchcock tomó el primer tren con rumbo a Nueva York para platicar con Hay, quien “trató el asunto con imparcialidad”, dándole a Hitchcock mucho alivio (20). Entre tanto, McKinley revisó la carta enviada por Hitchcock al Secretario del Interior Bliss en agosto 15 y, sin esperar el consejo de su nuevo Secretario de Estado Hay, mandó unas “órdenes generales” a Merry. Hitchcock, cuando se

percató de esto, quedó un poco enfadado por el comportamiento del Presidente, que decía una cosa pero hacía otra.

Sin embargo, Hitchcock estaba en contacto estrecho con Merry y no obstante las señales aparentemente ambiguas del Presidente, se podía confiar que Merry actuaría conforme a los intereses de la *Maritime*. “Por lo que Merry me escribe, ahora actuará con vigor y golpeará a nuestros enemigos allí. Pero si podemos en una manera apropiada obtener la ayuda de Nicaragua, eso facilitaría el tramitar la ley con más facilidad” (21). El Coronel Weiser, agente de la *Maritime* en Nicaragua, fue enviado con rapidez a Managua para oponerse al equipo Eyre-Cragin, que a la sazón hacía esfuerzos para concretar las negociaciones para la concesión. Merry no era optimista sobre las posibilidades de impedir los esfuerzos del equipo Grace. Hitchcock, de antemano, desprestigió a Cragin como un hombre fraudulento de peso liviano: “No comparto su opinión (la de Merry) sobre la importancia de este tipo Cragin. El Secretario Bliss ha tenido experiencia con Cragin y él te puede advertir cuán fraudulento es. El Almirante Walker tiene la misma opinión” (22). Desestimar el poder de sus amigos puede ser el factor decisivo en la pérdida de cualquier batalla, y Hitchcock se había persuadido que la ventaja estaba en su favor. Quizás la pose de Hitchcock no era más que una muestra de bravuconería, puesto que siguió adelante, dispuesto a trabajar con gran ánimo en favor del *Maritime*, aplicando una presión muy intensa y haciendo propaganda con la convicción de un convencido. Sin embargo, la batalla clave se estaba desarrollando en Managua y Hitchcock solamente podía escuchar de muy lejos los informes de sus agentes, mientras tanto ellos intentaban bloquear a Eyre y Cragin.

Era especialmente imperativo impedir que el Presidente Zelaya de Nicaragua fuera a concertar cualquier acuerdo con el consorcio Grace antes del primero de noviembre. Después de esa fecha existiría la nueva Unión de América Central y Zelaya perdería su poder de negociar contratos, como el que proponía el consorcio *Grace* al nuevo gobierno federal, con capital en Chinandega (23). Para persuadir a Zelaya, Hitchcock dependía de otro aliado poderoso de la *Maritime*. Chester Donaldson, entonces Cónsul de los Estados Unidos en Nicaragua (24). Donaldson trató de influir el curso de las negociaciones con todo el poder que podía disponer, muy especialmente utilizando su amistad con Zelaya, quien por fin prometió a Donaldson que no “firmará ningún contrato o concesión que de

cualquier manera pudiera reducir los derechos de la *Maritime Company* o que fuera a complicar los asuntos en nuestro Congreso, cuando esa asamblea estuviera lista para discutir la ley Morgan” (25).

Donaldson abogó con ánimo frente a Zelaya, tratando de vincular el consorcio *Grace* con los intereses de Huntington y los ferrocarriles (en contra de todo proyecto de canales americanos) y hasta con los intereses de Panamá. Zelaya por fin aflojó su posición un poco y admitió a Donaldson que quizás sería mejor no tratar con el equipo de Eyre-Cragin. Donaldson siguió apelando a la astucia de su amigo el Presidente, invocando el nombre del Gobierno de los Estados Unidos en apoyo de la *Maritime* por un lado, y, luego, como un amigo personal, rogando a Zelaya que no fuera a cometer un error tan fatal.

Hitchcock también estaba negociando con energía en Nueva York durante las últimas dos semanas de noviembre, cuando Zelaya en Nicaragua estaba a la vez sufriendo las embestidas de ambos equipos de capitalistas norteamericanos en Managua. Cuando el Presidente Rafael Iglesias de Costa Rica pasó por Nueva York rumbo a Europa, Hitchcock de inmediato lo visitó y encontró que Iglesias poseía una “buena voluntad” hacia la *Maritime* (26). Costa Rica compartía una frontera común con Nicaragua en el Río San Juan, por donde se proyectaba un trecho clave del canal. Así que cualquier concesión y contrato para la construcción de tal canal invariablemente incluía a Costa Rica. El acuerdo con Costa Rica era de tanta importancia como la decisión de lo que en Nicaragua se acordase.

Hitchcock convidó a Iglesias a cenar a su regreso de Washington y propuso una recepción en honor del Presidente de Costa Rica en el Museo de Arte de Nueva York. De seguro que era un placer de ser cortejado por los líderes del mundo financiero y político. Hitchcock urgió a Morgan para que entretuviera a Iglesias en Washington en la forma apropiada. Por ejemplo, se iba a entrevistar con el Secretario de Estado Hay a través de su Ministro en Washington, J. B. Calvo; por si Calvo llegaba a necesitar cualquier ayuda, Hitchcock pidió a Morgan que fuera a prestarle ayuda, porque “tú eres el maestro del asunto entero” (26). No dejando nada al azar, Hitchcock prometió a Morgan que iba a telegrafiarle en el momento que Iglesias partía de Nueva York con destino a Washington, y le pidió al Senador le informara dónde era que Iglesias se iba a alojar.

Todo dependía de la acción rápida, porque los Grace llevaban el mismo compás que sus competidores. Un viaje a Washington realizado en noviembre por Michael Grace, logró producir pocos resultados, aunque Michael logró hablar con el Presidente McKinley y su Secretario Hay, y negoció por más de cuatro horas con el obstáculo principal, el Senador Morgan. El viejo de Alabama se mostró muy amable en su conversación, y hasta se acordó que la concesión preliminar obtenida en Nicaragua por los Grace, era mejor que la del *Maritime*, y que él mismo favorecía más a las empresas privadas que a las públicas. Lo que Michael Grace no sabía era de la existencia de una relación íntima entre Morgan y el Presidente de la *Maritime*, Hitchcock. Aunque Morgan recibió a Michael Grace con cortesía, Morgan, en realidad, estaba comprometido a resucitar la empresa de la *Maritime*, y él consideraba al consorcio *Grace* en los mismos términos que Hitchcock. Los Grace eran advenedizos y estaban desprestigiados. Pero Morgan urgió al consorcio *Grace* que llegara a un acuerdo con la *Maritime* para presentar un frente unido. Tal esfuerzo tenía una oportunidad mucho mejor en el Congreso. Ese cuerpo legislativo deseaba un canal construido por una compañía en posesión de un convenio como la *Maritime*.

William Grace también visitó al Presidente Iglesias durante la estancia de ese mandatario en Nueva York, sin duda para recordar lo de los fracasos de la *Maritime* como empresa constructora de canales, y para charlar un poco sobre el papel destacado que su compañía, W. R. Grace & Co., había desempeñado en la construcción de los ferrocarriles de Costa Rica en el pasado reciente. Los Grace habían funcionado como los agentes principales de Minor C. Keith en los Estados Unidos durante la primera y brillante época de la construcción de los ferrocarriles en Costa Rica, y Minor Keith ocupaba un puesto destacado en la historia reciente de ese país, donde se había casado con una tía del Presidente. Grace platicó con Iglesias fácilmente en español, un idioma que había dominado con fluencia, tras muchos años de residencia en el Perú, en los principios de su carrera. El ex-alcalde de Nueva York abogaba desde una elevada posición en un país donde era difícil de sobresalir, y argumentaba en el mismo idioma del Presidente de Costa Rica.

En Managua, la presión de Donaldson sobre Zelaya, para que dilatará o rompiera las negociaciones con Eyre y Cragin, le dio una nueva idea al

Presidente de Nicaragua. En vez de \$100.000 en oro, Zelaya aumentó la cantidad a \$200.000 en oro, que el Consorcio *Grace* se obligaba a pagar a Nicaragua al ratificar el contrato entre el Consorcio y Nicaragua. A Ned Eyre, esta oferta nueva no le parecía una sin razón, pero Eyre estaba agobiado por negociaciones tan prolongadas, y hasta estaba enfermo en cama. De hecho, a la sazón estaba negociando con el agente principal de Zelaya, Doctor Matus, desde su lecho.

Eyre le mandó un telegrama a su tío Michael Grace —quien a la sazón dirigía los esfuerzos de Nueva York, advirtiéndole que la concesión tal como existía se debía ratificar con prisa. Era especialmente importante la ratificación dadas las vísperas de la nueva Unión Centroamericana. Eyre prevía unos escollos: “No tengo ninguna duda que no podríamos obtener condiciones (de la nueva Unión) semejantes a los que hemos obtenido de Nicaragua”. Enfermo y pesimista, Ned añadió que “ni sé si vamos a tener éxito con las discusiones ahora en marcha”. De hecho, Eyre ya había decidido partir de Nicaragua y regresarse a su domicilio lo más pronto posible, “cualquiera sea los resultados de estas negociaciones” (28). En esta encrucijada, Ned Eyre estaba harto con la política y los proyectados canales de Nicaragua, y estaba ansioso de dejar todo ese enredo a cambio de tomar un vapor con un destino muy lejano de Nicaragua.

Michael Grace, no obstante, se enfadó con las nuevas demandas de Zelaya. Mandó una carta muy franca al Presidente Zelaya. El mensaje muy seguramente habrá de haberle herido, aún cuando fue escrito en forma decente. Los miembros del Consorcio no aceptaron esta nueva modificación, especialmente luego de que habían acordado muchas otras modificaciones sugeridas por Nicaragua (29). Era imprescindible que Zelaya se diera cuenta de que los miembros del Consorcio dejarían las negociaciones de inmediato; se habían comprometido a este acuerdo luego de la insistencia del señor Cragin, “y si nada es ejecutado, las pequeñas pérdidas en los gastos hasta ahora realizados, no les molestará —ni pensarán más en el canal de Nicaragua”. Michael solamente estaba fanfarroneando, pero era un maestro en este tipo de juego.

Sería un error muy grave tirar el futuro de Nicaragua a cambio de las ventajas temporales que deseaba Zelaya. Además, muchos en los Estados Unidos estaban abogando en favor de un canal patrocinado por el Gobierno, y los Grace conocían que Zelaya no favorecía esta forma de llevar

adelante la gran obra. Por fin, le pidieron al Presidente que interviniera con sus amigos y colegas “para que ‘el pan no se quemé en la boca del horno’ ” (30). El uso de este dicho en español por Michael fue característico de la habilidad de los Grace en su idioma adoptivo. Si la concesión no era aprobada ahora, con la cotización de \$100.000, la oportunidad era posible que nunca se volviese a presentar.

En Managua Eyre y Cragin seguían abogando fuertemente con el Presidente, para regresar siempre a la historia negra de la *Maritime* y la amenaza creciente de Panamá. Nicaragua era capaz de perder todo si no actuaba con rapidez. Si Nicaragua se quedaba ligado a la *Maritime*, ambas fortunas se pondrían en riesgo en esta encrucijada que encaraban. Las señales de Washington también eran diversas durante este mes determinante para la decisión de Zelaya, aún cuando, posiblemente, fue persuadido por un cable que recibió de Luis F. Corea, su Ministro en la capital norteamericana, en la que le avisaba que la posición oficial del Gobierno estadounidense no estaba en contra del contrato Eyre-Cragin (31).

Zelaya por fin se sometió y acordó firmar una “promesa” de contratar. Pero Donaldson intervino tres veces y el Presidente en cada oportunidad decidió no firmar en el último momento. Donaldson le rogó a Hitchcock que fuera a persuadir al gobierno norteamericano para hacer un acto definitivo para convencer a Zelaya. Hitchcock lo ensayó, pero el Presidente McKinley no se convenció de que los intereses de la nación estaban tan estrechamente ligados a los intereses de la *Maritime*, Zelaya aceptó la oferta de Eyre de pagar por todos los gastos de la sesión extraordinaria del Congreso. Zelaya realmente encaraba un dilema. No obstante, al aproximarse el primero de noviembre, las defensas de Zelaya en contra de los argumentos del Consorcio *Grace* se desplomaron, enfrentando con las duras realidades: la *Maritime* había fallado en aportar ayuda, mientras tanto los intereses de la *Grace* habían producido dinero en efectivo, con el apoyo de un consorcio poderoso, integrado por algunos de los hombres más ricos y poderosos en los Estados Unidos.

El 27 de octubre de 1898 Zelaya firmó una “promesa de contrato” que facilitaba al consorcio la concesión de construir el canal, en el momento en que la concesión entonces vigente con la *Maritime*, venciera el 9 de octubre de 1899. Ambas partes disfrutaron del acuerdo. Con gran alivio, Zelaya presentó un discurso ante una sesión

extraordinaria del Congreso nicaragüense, caracterizando el Consorcio *Grace* como “una compañía fuerte y bien organizada, la cual tenía muchos aportes de capital abundante y de poder, como se ha comprobado por las firmas de los hombres influyentes que lo recomendaron, y por el depósito de \$100.000 en oro” (23). Luego de adornar el discurso con otras cifras relativas al mejoramiento de la nueva concesión sobre la vieja de la *Maritime* de 1887, Zelaya cambió de tono, para alabar las virtudes de la iniciativa privada sobre la estatal, como también se ha probado en la historia de los Estados Unidos. “La fecunda iniciativa de los Estados Unidos de América... está, sin duda, destinada a abrir la ruta entre los mares. Todo nuestro pueblo siente confianza en esa iniciativa; pero, hay algunos entre nosotros que prefieren la iniciativa del Gobierno en vez de grupos privados, empero se olvidan de los antecedentes de aquel gran pueblo, dentro del cual la iniciativa del gobierno cuenta con poco valor cuando se compara con la iniciativa privada; esta última ha sido la palanca poderosa que ha cumplido tantas mejoras asombrosas en nuestro tiempo (33). Aquellas palabras de seguro sonaron dulces al oído de William Grace. En cambio, el discurso de Zelaya, si lo leyó en traducción, solamente era un tanto retórico en el juicio del Senador Morgan. Al fin de 1898 Morgan estaba preparando otra ley para someter al Congreso, para el rescate de la *Maritime*.

La “promesa de contrato” conferida al Consorcio *Grace*, era solamente el primer paso concedido por Hitchcock con desgano. Pero eso no mermó su determinación de aplastar a sus enemigos; de hecho, solamente pareció que su decisión le endureció. Durante diciembre de 1898 y enero de 1899, Hitchcock animó a sus aliados y mantuvo una intensidad de esfuerzos que sorprendieron por su concentración. En la víspera del año nuevo por ejemplo, escribió una sorprendente nota a Morgan, avisándole de sus últimos empeños en nombre de la *Maritime* y urgiendo a Morgan que fuera a impedir el reconocimiento del nuevo ministro nicaragüense que se iba a nombrar ante Washington. El Ministro costarricense Calvo advirtió a Hitchcock que el Sr. Gómez había llegado de Nicaragua recientemente y que era muy posible que lo fueran a nombrar como Ministro. “Gómez estuvo permanentemente con el partido de Grace en Nueva York. Visitó al Presidente Iglesias, y el Presidente se mostró duro con él. No creo que Gómez será aceptado como Ministro” (34). Ciertamente que Morgan no escondía a soslayaba su

recomendación. La manera en que Morgan, Hitchcock e Iglesias iban a impedir el reconocimiento de Gómez no se revela, pero la idea misma de hacerlo, muestra una habilidad de realizar la amenaza. Los Grace reconocían la fuerza de los opositores a la existencia de la *Maritime* por lo que mantenían un constante aliento orientado hacia Zelaya. Era de suma importancia el mantener la lealtad al consorcio nuevo del Presidente de Nicaragua.

Grace advirtió a Zelaya que la *Maritime* estaba por fracasar y que la última ley de Morgan tenía pocas posibilidades de ser ratificada. La ley solamente “vive en la región de las ilusiones”, y que “los retóricos y floridos discursos sin fin del Senador Morgan, estaban produciendo un efecto negativo sobre el pueblo americano” (35). “Comentarios insensatos hechos por el Senador deben descartarse por individuos como usted, que se mantienen sobre estas torpes polémicas. Nicaragua es un estado soberano y el Senador Morgan y la *Maritime* no pueden actuar sin consultas serias con Nicaragua en asuntos de tan trascendente importancia”. “Era muy improbable que la ley Morgan se fuera a aprobar, porque ningún esfuerzo a base de oratoria histórica podría convencer al público americano para sufragar los gastos de una compañía (a la *Maritime*) la cual iba hacia la quiebra y cubrió muy pocas de sus obligaciones financieras. Además, el pueblo americano es creyente firme de la empresa privada y no es capaz de apoyar una empresa tan grande fundada con el patrimonio del gobierno”.

“Los que apoyaban la ruta de Panamá, por supuesto, todavía se tenían que tomar en cuenta, porque ellos habían reunido algunos de los más importantes dueños de ferrocarriles de los Estados Unidos y también tenían otros intereses poderosos que los respaldaban. Pero nuestro Consorcio también había atraído a algunos empresarios importantes de la industria ferrocarrilera durante la realización (en octubre) de una reciente organización y nosotros creemos que los intereses de Panamá no constituye una verdadera amenaza formal”.

“Costa Rica también tendrá su papel que desempeñar, porque trechos del canal afectarán parte de su territorio nacional. No obstante, ningún problema serio se presenta en esa área. Ya hemos tratado con Costa Rica y tan pronto el Presidente Iglesias esté de regreso de Europa a principios de 1899, esos asuntos se pueden controlar”.

Grace lamentó que el proyecto de unión de la América Central no se hubiese llevado a cabo. “Quizás aquella noble obra se podrá alcanzar en el futuro”.

Nicaragua también estaba interesada en el refinanciamiento de su deuda interna y externa, y William ofreció la habilidad y experiencia de su hermano Michael para completar esta tarea.

“El Señor Michael Grace piensa, como yo, que una vez que pongamos su financiamiento y organicemos la *Interoceanic Canal Company* (Sucesora del Consorcio *Grace*) será posible proceder al refinanciamiento de la deuda”.

Con la proximidad de la navidad de 1898, el Consorcio *Grace* estaba marchando a toda velocidad y William Grace aseguró a Zelaya que la ley Morgan no se ratificaría. Grace tuvo razón en ese punto, pero no predijo muy bien otro: “El interés aquí, tal como en Inglaterra, en un canal, va aumentando diariamente, y aunque los amigos de Panamá trabajan sin descanso, no obtendrán nada” (36).

El año nuevo fue sin duda bienvenido, aceptándose con entusiasmo y brindándose por la victoria futura, por parte de los varios combatientes; también trajo en hora temprana el momento culminante para los partidarios de la *Maritime* y el canal de Nicaragua, en el seno del Senado de los Estados Unidos. Una vez más, como en dos ocasiones anteriores en los últimos cinco años, el veterano Senado de Alabama introdujo una ley para el canal de Nicaragua, con el objeto de rescatar a la *Maritime* y comprometer a los Estados Unidos en forma precisa con el canal por Nicaragua. Hitchcock sintió la importancia de esta nueva batalla y acudió al Presidente una vez más, para abogar en favor de su caso.

Los intereses del Consorcio *Grace* eran “dañinos” a la nación, mientras tanto los de la *Maritime* eran realmente los de los Estados Unidos (37). Hitchcock pidió a McKinley que enviara a Merry lo más pronto posible de Costa Rica hasta Nicaragua, aunque fuera en forma no oficial, si era del caso, pues su presencia podría producir “un efecto beneficioso y de bienestar”. Hitchcock agregó, en un sentido un poco extraño, que “además él (Merry) podría discretamente ver qué posibilidad de éxito, a través de medidas poco escrupulosas, tenía el consorcio o compañía que se nos opone” (38). A McKinley se le estaba tratando como un íntimo, un converso a la causa de la *Maritime*, quien compartía los mismos sentimientos hacia el

Consorcio *Grace*. Sin embargo, el Presidente no estuvo involucrado en el voto crucial en el recinto del Senado.

Hacia los miembros de esa Asamblea, Hitchcock volcó todos sus poderes de persuasión y cortesía, muy especialmente cuando se percató que Cragin estaba en Washington ese mes de enero, abogando con empeño por su causa (39). Aparentemente Cragin estaba progresando con mucha satisfacción en su objetivo, especialmente con el Senador Fairbanks. Hitchcock se acercó a Fairbanks también, y descubrió que su entusiasmo por la *Maritime* había disminuido considerablemente. “Cuando yo lo ví el viernes, él aparentemente había perdido entusiasmo por el canal —no estaba muy bien enterado en el asunto— lo investigará, etc. etc. Lo encaré con *franqueza*, manifestándole que yo deseaba que él fuera a apoyar dicha ley. Algunos republicanos de tu comité deben verlo” (40). Es fácil reconstruir la conversación entre Hitchcock y Fairbanks. Hitchcock: “Bueno, Senador, está listo para la batalla?”. Fairbanks: “¿Qué batalla, señor Hitchcock?”

Hitchcock: “Ah, pero se hace usted el ingenuo Senador, como si el asunto del canal de Nicaragua no estuviera acaparando la atención de todos”.

Fairbanks: “Pues, no puedo con toda sinceridad decir si conozco mucho sobre aquel asunto, señor Hitchcock. Ciertamente que no conozco suficiente para decidir con toda sinceridad”.

Hitchcock: “Senador, quiero hablarle con franqueza. Esperamos su respaldo en este asunto. ¿O de otra manera, es que me he equivocado y usted ha cambiado de modo de pensar?”

La ley se ratificó el 21 de enero de 1899, y Morgan surgió como el héroe del día para aquellos millones de patriotas volcados a la idea de un canal americano en Nicaragua. El Secretario de Estado Hay expresó un elogio florido y casi comprometedo al Senador: “Permítame felicitarlo con caluroso sentimiento por la ratificación de la Ley sobre el Canal por el Senado. La conducta de usted en esta legislación tan importante y tan delicada, ha puesto de relieve las calidades muy altas de destreza política, de coraje, de paciencia y de liberalidad, combinadas con vigilancia sin descanso y clara resolución. Espero que usted no considere presuntuoso de mi parte el expresar mi admiración por su trabajo, y confío que usted pronto será testigo de cuándo se llevará a cabo” (41). Cartas y telegramas inundaron el despacho del Senador de todas partes del país, expresando un patriotismo

desenfrenado y una fe profunda en la habilidad de Morgan para llevar a cabo este gran proyecto.

De Hot Springs, Arkansas, Alergon S. Garrett, redactó un mensaje extraordinario, pero característico de sentimiento de racismo y superior destino anglo-sajón que regía entre muchos norteamericanos.

“Estimado General y Amigo:

Le he seguido en su lucha sobre este asunto por muchos años, simpatizando con sus empeños, y comprendiendo lo que usted sentía en este esfuerzo. Usted edificaba un monumento para usted mismo, y a la vez estaba logrando alcanzar una de las grandes hazañas para la raza humana”. “Yo veo en la apertura de esta gran recta interoceánica, la consolidación de la raza anglo-sajona y su sólida oposición contra la marcha de la barbarie rusa, que amenaza la paz y prosperidad del mundo”.

“El provincialismo es capaz de cerrar los ojos y gritar en contra el expansionismo, engañándose con sueños lindos y optimistas que predicen que el Milenio está por realizarse y que las batallas y luchas pertenecen al pasado; pero los diplomáticos sensatos que tienen previsión, comprenden que mientras tanto la raza humana more en esta tierra, sus empresas y aspiraciones tendrán que controlarse por la fuerza... el mundo marcha y nosotros tenemos que movernos con él, o retroceder y hundirnos en el olvido” (42).

Leo Willis de Salem, Oregon, elevó al Senador a una cúspide también, pero finalizó su nota de felicitación con un espíritu más bien de partidario.

“Sinceramente le felicito por la aprobación de la ley del Canal de Nicaragua por el Senado. Es un acontecimiento glorioso, asumiendo que, por supuesto, también será ratificado por la Sala Baja (Casa de Representantes) y se transformará en Ley. Usted se ha cubierto de gloria y ha dejado su nombre escrito en una página luminosa de la historia de nuestra Gran Nación. Los seis Senadores que votaron en contra la Ley, necesitaban la condolencia y la simpatía de sus amigos, porque el hecho de este voto es suficiente evidencia de la falta de espíritu patriótico, tanto para calificar sus nombres como odiosos, como ciertamente lo serán, y por derecho propio han alcanzado la menos envidiable notoriedad, para decir lo menos” (43).

El Señor Willis atacó la oposición sin patriotismo en el Senado, y mostró gran satisfacción por la victoria. Pero era un hombre suficiente realista para notar que daba “por supuesto” que la ley recibiría la aprobación de la Cámara de Representantes. Aquella presunción era falsa. La Cámara, ya una vez en 1895, había rechazado una ley sobre el canal de Nicaragua propuesta por el Senador Morgan, y algunos de los líderes en la Cámara no estaban más dispuestos a cambiar su punto de vista en la primavera de 1899 que en años anteriores.

Pero los sentimientos populares estaban muy en favor del “Canal”, por lo que Morgan y Hitchcock volvieron a su faena con gran aliento.

El problema era el convencer a la Cámara y sus líderes de seguir el noble ejemplo del Senado. El Presidente del Comité del Canal en la Cámara, William Peters Hepburn, deseaba eliminar la *Maritime* completamente como intermediaria y tratar directamente con Nicaragua (44). Hepburn había jefeadado la oposición a propuestas anteriores hechas por Morgan para incluir la *Maritime* en cualquier arreglo, y Hepburn se quedó firme en este punto. Hitchcock adivinó el asunto y compartió sus preocupaciones con algunos miembros de la Cámara en un viaje por tren a su regreso a Nueva York en el mes de Febrero. El ex-Presidente de la Cámara, el señor Grow, sugirió que la única manera de conseguir el canal “era ligar la ley Morgan a la ley de Ríos y Puertos del Senado. Dijo que Hepburn no participará en este asunto. El Señor Sherman estaba con nosotros en el tren y es miembro del Comité de Comercio de la Cámara. Dijo que la Ley Hepburn con su enmienda (autorizando al Presidente a tratar con la *Maritime*) se debía ligar a la ley de Ríos y Puertos por el Senado” (45). La estrategia, en la forma que emergió a bordo del tren que movía a sus pasajeros en el viaje rápido a Nueva York, era la de ligar la ley del Canal de Nicaragua de Morgan a la ley anual de ríos y puertos (46). Los consejeros de Hitchcock, “muchos de ellos miembros de la Cámara y que son buenos jueces de la situación”, opinaron que tal ley podría tener el apoyo de por lo menos 300 votos en la Cámara (47). Unos días después, Hitchcock consultó con el Senador Aldrich de Rhode Island, que estaba de viaje por Nueva York rumbo a Europa. Aldrich estaba muy bien dispuesto hacia tal arreglo que ligaba las dos leyes. Hitchcock de pronto envió una nota a Morgan avisando de aquella posición de Aldrich para agregar” no sé cuándo esta nota es capaz de encontrarte en esta tormenta” (48). La urgencia de Hitchcock en el asunto surge como las sirenas en la noche. Unos días después está escribiendo a T. R. Burton, Presidente del Comité de la Cámara sobre los Ríos y Puertos, y también otra vez a su amigo de confianza, Morgan, para advertirle que “todos estamos empeñados y espero que el Presidente nos ayudará” (49). Hitchcock era un hombre activo —quizás desesperado— comprometido con toda buena fe en su causa y buscando ayuda en todos los sectores.

Morgan estuvo de acuerdo con la estrategia sobre Ríos y Puertos, y también aceptó el punto de vista de Hepburn, que exigía el control directo del gobierno y la eliminación de la *Maritime*, una vez recompensada en lo económico en la forma apropiada —el nivel y ajuste de aquella compensación constituía otro problema—, los Estados Unidos deberían acometer de inmediato la empresa.

La Ley del canal de Nicaragua ligada a la ley de Ríos y Puertos del Senado fue ratificada. En la Cámara se atacó otra vez porque el Presidente del Comité de Ríos y Puertos, el señor Burton de Ohio, era un implacable opositor a la Ruta de Nicaragua. Atacó la entera ley de Ríos y Puertos para no ligarla a la ratificación del canal de Nicaragua. El Senado se replegó y aceptó una transacción: la creación de una Comisión del Canal del Istmo, para investigar las dos rutas, Nicaragua y Panamá, y aconsejar al Congreso con su opinión. En junio, de 1899, esta Comisión se instaló, ganando crédito los esfuerzos del grupo de Panamá que se estaba desenvolviendo en forma apresurada al finalizar el siglo.

No obstante los intereses de Panamá, Grace y Hitchcock continuaron alborotando con su pleito. Hitchcock aceptó el punto de vista de Morgan y Hepburn, de un esfuerzo por construir un canal patrocinado por el gobierno, mientras tanto Grace continuó alentando su punto de vista, de tal manera que era una invitación a la ineficiencia masiva, que por fin terminará en un desastre. Hitchcock cortejaba a los que podían influir en la decisión y a aquellos cuya confianza estaba en entredicho. Cuando el Presidente Iglesias de Costa Rica pasó por Nueva York en su viaje de regreso de Europa en abril, Hitchcock abogó ante el Presidente con gran calor. Aunque la ley Morgan no tuvo éxito en la Cámara, el fracaso solamente se podía atribuir a la resistencia puesta por un individuo, el Presidente de la Cámara, cuya influencia será sobrepasada por el “Presidente (McKinley) quien podría ejecutarlo, de lo que resultaría la construcción del canal” (50). Aquella promesa hecha por Hitchcock fue de interés, más por su prematuridad y ausencia de razonamiento, dada la inclinación de McKinley y el creciente poder del grupo que abogaba en favor de la ruta por Panamá. Hitchcock advirtió a Morgan que desde el punto de vista, Iglesias no se había entrevistado con la gente de Grace, luego de su llegada a Nueva York. Calvo no tenía esperanzas en la posibilidad que el Congreso actuara, pero Hitchcock “lo animó” (51).

En Managua, Pedro González, el abogado del Consorcio, advirtió en abril que el Ministro Merry todavía estaba muy en contra del Consorcio. “El (Merry) habla del Consorcio con desdén, manifestando que quizás desempeñará un papel importante en el asunto o quizás no, porque solamente tiene una promesa sencilla. Repite la idea de que el Consorcio todavía no ha obtenido un contrato en Costa Rica, lo que aseguraría esos ‘derechos minoritarios’ en aquella República, lo cual estima será un obstáculo mayor para el Consorcio” (52). Mientras tanto González estaba siguiendo los movimientos de Merry, y los rumores abundaban en Nicaragua, pues la nación esperaba ser seleccionada como el lugar llamado a ser la encrucijada del mundo. González clamaba por nuevas a Nueva York, porque “los periodistas con frecuencia me acosan por nuevas, tanto en cuanto al trabajo y la posición del Consorcio, y me parece que les debemos aportar algunos datos... para cultivar amigos y descartar errores y opiniones al contrario, los que han surgido de la propaganda de el Señor Merry, Wiesser, Gómez y otros oponentes del Consorcio” (53).

El fin del verano no mejoró la situación para la *Maritime*. Aun con los mejores esfuerzos de parte de Hitchcock para impedir la cancelación de la concesión de la *Maritime* el 9 de octubre de 1899, el gobierno de Zelaya lo consideró vencido. El Coronel Wiesser, agente de Hitchcock en Managua, insistió en que la concesión se iba a continuar y exigió arbitraje de las diferencias entre la *Maritime* y el gobierno de Nicaragua, bajo los principios de la concesión antigua (invocando la cláusula 55 de aquella concesión). Pero Nicaragua no acordó incluir ciudadanos norteamericanos en la comisión de arbitraje, y la *Maritime* no pensaba que su caso era suficiente fuerte para ser enjuiciado en las cortes de los Estados Unidos (54).

A comienzos de noviembre de 1899, hasta el casi siempre dinámico Hitchcock estaba deprimido. Luego de un párrafo largo en el que alababa el desempeño meritorio de Morgan por construir el canal interoceánico “para abrir los mercados del Sur muy especialmente, y del país entero en general, a las necesidades de los cientos de millones de individuos al otro lado del Pacífico, y para ligar nuestras costas marítimas y proteger y unir la nación”, Hitchcock agregó a la situación en tono lastimero: —“al momento, el porvenir del canal —como usted lo dice—, es muy desalentador” (55).

La situación se empeoró en los últimos días de

diciembre. La versión Hepburn de la ley Morgan sobre el canal de Nicaragua, se ratificó en la Cámara (menos la *Maritime* como socio con los Estados Unidos en la tarea proyectada) con una abrumadora mayoría: pero a la sazón el Senado se puso intransigente (56). Los republicanos deseaban renegociar el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, antes de proceder en una empresa unilateral estadounidense. Aquél tratado antiguo se podría interpretar como que prohibía una empresa unilateral y los republicanos querían renegociarlo, antes de que los Estados Unidos fueran a proceder con la tarea del canal.

Ese fin del año no solamente dió la bienvenida a un año nuevo, sino al estreno de un nuevo siglo. Antes de que terminara el año, el Consorcio Grace-Eyre habría de perder su concesión tan preciada. Hitchcock también falleció, y los fines mismos del gran desafío habrían también de cambiar. La cuestión de una obra pública, gubernamental o privada, se dejaría de lado y el debate de dónde ubicar el canal, en Nicaragua o Panamá, tomaría prioridad. Ambos, William Grace y Hiram Hitchcock, admitirían que estaban nadando contra la marea. “No se esperaba, cuando el consorcio (*Grace*) comenzó con este asunto, que la intención de construir el canal por nuestro propio Gobierno, se hubiera manifestado con tanta fuerza”, observó Grace en mayo de 1900 (57). Aquella clara manifestación, perfectamente evidente para los que apoyaban a Grace, y que luego que se constituyó en torno a la *Interoceanic Canal Co.*, fracasó pronto al no alcanzar los \$400,000 en oro, necesarios para avalar la concesión que se había otorgado al Consorcio, y, por extensión, contribuyó al colapso del plan de Grace para construir el canal a través de Nicaragua, empleando recursos privados y alentando por la iniciativa privada.

Grace continuó convencido de que un proyecto de este tamaño no era apropiado para un esfuerzo público. Se tornará lento, políticamente embarazoso, falto de continuidad y de todo movimiento fuera de manos de la empresa privada. La soberanía de Nicaragua quedaría amenazada. Los gastos serían exagerados. La construcción del edificio del Capitolio en Albany, New York, había dicho la Grace, era un buen ejemplo de una mala práctica. Se duró treinta años en construirlo y los gastos llegaron a veinte millones de dólares, y Grace había estimado que el valor real de la construcción era tres millones de dólares (58).

Hitchcock perdió su optimismo durante el primer año del siglo nuevo, mientras presenciaba el

Se volvía más y más hacia Morgan para buscar consejo, en vez de ofrecerlo a él con la confianza con que lo hacía en tiempos pasados. “A su conveniencia, para favor, o deme su opinión sobre cómo saldremos si su ley se ratifica, y su sugerencia acerca del rumbo diferente que debo tomar si la presente estrategia no es la apropiada” (60). Parece que ya no era efectivo al tratar de persuadir directamente a los Senadores y Diputados. “He mantenido, y todavía mantengo, la opinión que nuestro mejor camino es el de no aparecer apurado. Me parece que mostrar mucha prisa nos dañará. Si el Congreso no puede ratificar una ley justa sin nosotros, temo que no podría con nosotros. ¿Estoy en lo correcto?” (61). Era una apelación triste que se comprobó como profética.

No existe evidencia de que su viejo amigo Morgan se alejara o se pusiera indiferente con Hitchcock durante el último año de la vida de éste. Pero el Senador tenía otros problemas. Un candidato fuerte le desafiaba en su puesto en el Senado aquel año y tenía que poner frecuente atención a los asuntos de su estado de origen, lo que le distrajo del tiempo que tenía disponible para desplazarse a Nueva York y Washington. Morgan también reconocía que la modalidad de la gente de su región había cambiado y ahora se inclinaba a una empresa grande nacional y Hitchcock representaba una alternativa ya superada. El Consorcio *Grace* siempre había sido una gran molestia para el Senador, así que sin duda estaba deleitado al verlos a ellos retirarse también de la carrera del proyectado canal.

Grace se retiró de la competencia y perdió una gran oportunidad, pero seguramente se sintió un colapso de su sueño. Continuó en su propaganda y el trabajo para su canal, manteniendo comunicación con Merry en Costa Rica y estrechas relaciones con el Almirante Walker, Director de la Comisión de un Canal Istmico y conocido como amigo de la ruta de Nicaragua. Pero Hitchcock realmente estaba cada día marginado más y más de la actividad principal. Sus accionistas “continuaban advirtiéndome que estaba durmiendo y que los intereses de la compañía no se estaban velando en forma adecuada; que era posible que pudiéramos obtener diez millones con una ley apropiada, etc. etc., a lo cual yo contesté en forma sencilla, que todavía estoy despierto” (59).

poco satisfecho cuando vio que su antiguo rival Morgan, también había tenido que rendirse ante el destino. Lo único cierto fue que todos los protagonistas vieron que el cambio fue en forma dramáti-

ca. En vez de apoyar a Nicaragua, la comisión del Almirante Walker recomendó a Panamá. En vez de votar en favor de Nicaragua, el Senado votó por la ruta de Panamá en 1902. En vez de comenzar las zanjas en San Juan del Norte, ingenieros americanos profundizaron donde pocos habían previsto, a través de la vieja ruta francesa colmada con leyendas de enfermedades, muerte y fracasos.

Hitchcock murió en los últimos días de diciembre de 1900, recordado calurosamente por sus amigos íntimos que dirigían el Consejo Superior de la *Maritime* donde tomaron un acuerdo para exaltar su vida. Aquella resolución se adoptó el 4 de enero de 1901. La última carta en los papeles de Morgan (en la colección de manuscritos de la Biblioteca del Congreso, Washington) de

Hitchcock al Senador, tenía la fecha de 9 de diciembre de 1900. La carta tenía una nota escrita encima, por lo que vemos que Morgan había redactado su respuesta. El General y Senador no eran el tipo de hombre que olvidaba a sus antiguos amigos, aún en el momento que se enfrentaba con el desafío más grande de su carrera: la batalla de las rutas canaleras. Los que apoyaban la ruta de Panamá estaban atacando a los partidarios de Nicaragua con gran ánimo, al comienzo del siglo nuevo, con la meta de realizar la visión de Fernando de Lesseps y reivindicar el honor —y las inversiones también— comprometidas por Francia en el istmo descubierto por el noble Balboa más que cuatro siglos atrás.

NOTAS

1. Recorte de periódico, sin fecha, caja 31, John Tyler Morgan Papers, Manuscript Division. Library of Congress (de aquí en adelante identificado como JTM/LC).

2. Carl August Radke, "John Tyler Morgan: An Expansionist Senator, 1877-1907" (tesis doctoral, no publicada, Universidad de Washington, 1953) pp. 321-336.

3. Mucho de lo siguiente ha sido reconstruido de la correspondencia de Hitchcock Morgan en JTM/LC.

4. Hitchcock a Morgan, julio 6, 1897, Nueva York JTM/LC.

5. Radke, p. 106 ff.

6. Lawrence A. Clayton, "Casa Grace: Multinacional Enterprise, Inter-American Relations, and the Modernization of Perú, 1850-1930", manuscrito, 1983; también véase Clayton "Dreams of Empire: the Nicaragua Canal Through the Centuries", ponencia presentada en el Congreso Internacional de Americanistas, Manchester, Inglaterra, 1982.

7. Marquis James, "Merchant Adventurer: the story of William R. Grace". manuscrito, no publicado, propiedad de W. R. Grace & Co., New York. La documentación original que forma la gran base de este libro está hoy alojado en la Rare Book and Manuscript Collection, Columbia University (de aquí en adelante identificado como GP/C).

8. Hitchcock a Bliss, Nueva York, agosto 15, 1898, JTM/LC.

9. Ibid.

10. Ibid.

11. Thomas L. Karnes, *Failure of Union: Central America, 1824-1960* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1961) es la mejor obra sobre el asunto. Hay edición en español, con el título *Los fracasos de la Unión: Centroamérica, 1824-1960* San José, ICAP, 1982, 290 pp.

12. Alexander S. Bacon, San José, Costa Rica a Edward F. Cragin, setiembre 22, 1898, GP/C.

13. Ibid.

14. Ibid.

15. Ibid.

16. Ibid.

17. Ibid.

18. Ibid.

19. Hitchcock a Morgan Nueva York, octubre 9, 1898, JTM/LC.

20. Ibid.

21. Ibid.

22. Hitchcock a Morgan, Nueva York, noviembre 20, 1898, JTM/LC.

23. Este empeño de unión, como otros, falló, pero ninguno de los protagonistas podían prever este fin. Ve a Thomas Karnes, *The Failure of Union*, para una indagación completa sobre el tema. Ver nota No. 11.

24. Donaldson a Hitchcock, enero, 1898, sin fecha, Managua, JTM/LC.

25. Ibid.

26. Hitchcock a Morgan, noviembre 22, 1898, Nueva York, JTM/LC.

27. Ibid.

28. Ibid.

29. M.P. Grace, a José Santos Zelaya, Nueva York, octubre 29, GP/C.

30. Ibid.

31. Hitchcock a Morgan, Nueva York, noviembre 7, 1899, JTM/LC; Hitchcock advirtió que esta noticia de Correa era solamente un "rumor de Managua", y "lo estoy tratando de investigar".

32. José Santos Zelaya, *Mensaje del señor Presidente del Estado a la Asamblea Legislativa en sus sesiones extraordinarias de 1898* (Managua: Tipografía Nacional, octubre 27, 1898), p. 1.

33. Ibid.

34. Hitchcock a Morgan, Nueva York, diciembre 31, 1898, JTM/LC.

35. W. R. Grace a J. S. Zelaya, Nueva York, diciembre 6, 1898, GP/C.

36. Ibid, diciembre 17, 1898, GP/C.

37. Hitchcock a McKinley, Nueva York, temprano en 1899, JTM/LC.

38. Ibid.

39. Hitchcock a Morgan, Nueva York, enero 15, 1899, JTM/LC.
40. Ibid.
41. Hay a Morgan, Washington, enero 21, 1899, JTM/LC.
42. Algeron S. Garrett a Morgan, Hot Springs, Arkansas, enero 25, JTM/LC.
43. Leo Willis a Morgan, Salem, Oregon, enero 23, 1899, JTM/L.
44. Radke, pp. 359-361.
45. Hitchcock a Morgan, Nueva York, enero 11, 1899, JTM/LC.
46. Radke, pp. 360-363.
47. Ibid.
48. Hitchcock a Morgan, Nueva York, febrero 13, 1899, JTM/LC.
49. Ibid, febrero 28, 1899, JTM/LC.
50. Ibid., abril 19, 1899, JTM/LC.
51. Ibid.
52. Pedro González a Edward Eyre, Managua, abril 22, 1899, GP/C.
53. Ibid.
54. Hitchcock a Morgan, Nueva York, noviembre 7, 1899, JTM/LC.
55. Ibid.
56. Radke, pp.
57. James, p. 108; W. R. Grace a J. D. Phelan, mayo 29, 1900, GP/C.
58. Jampes, p. 108; "Replies to Possible Objections", notas escritas a máquina sin fecha, con agregados hechos a mano por William R. Grace, GP/C.
59. Hitchcock a Morgan, Nueva York, febrero 5, 1900 JTM/LC.
60. Ibid.
61. Hitchcock a Morgan, Nueva York, febrero 9, 1900 JTM/LC.