

CAPITULO 2

El contrato de Nicaragua

El paso a la India

Cornelius Vanderbilt contemplaba con gran interés los primeros incidentes del éxodo interoceánico provocado por la fiebre del oro. Y vio que las cosas encajaban a perfección con los afanes de toda su vida. A los dieciocho años había abandonado la finca estéril de Staten Island en Nueva York —solar de sus antepasados por cerca de doscientos años— para convertirse en capitán y condueño de la embarcación más grande de la bahía de Nueva York. Mediante constante trabajo y rígida economía extendió su negocio de carga y pasajeros hasta el punto de que a la edad de cuarenta años era dueño de algo así como un millón de dólares, y sus líneas de vapores cubrían la mayor parte del litoral atlántico de Estados Unidos. Como hombre de incansable energía ansiaba coronar su carrera con una hazaña de repercusión mundial. Los sucesos del último cuarto de siglo le habían llevado al convencimiento de que él podría ser el llamado a realizar el antiguo sueño del "paso a la India". (1).

Ya en 1823 la compañía londinense Barclay & Co. había enviado un grupo de ingenieros a practicar estudios topográficos para la proyectada construcción de un canal a través

(1) "The Vanderbilt Family", Bancroft Library, Berkeley, California; W. A. Croffut, *The Vanderbilts and the Story of their Fortune* (Chicago y New York: Belford, Clarke & Co 1886. Págs. 43 - 47

de Nicaragua, y ver la manera de obtener de ese gobierno un provechoso contrato. La noticia de esta expedición suscitó entre los capitalistas estadounidenses la idea de formar una compañía en Nueva York que enviara a un representante con el encargo de conseguir, de ser posible, un contrato antes que los británicos. En vista de tales actividades, la recién instaurada República Federal de las Provincias Unidas de la América Central promulgó una ley autorizando la construcción de un canal a través de Nicaragua con muy generosas concesiones para quienquiera que emprendiese la obra. (2).

Habiéndose recibido varias propuestas, incluyendo las de compañías americanas y británicas, el 14 de Junio de 1826 el Congreso Federal firmó un contrato con el representante de la casa bancaria americana Aaron H. Palmer y Asociados. Palmer creó la Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company. Sin embargo, los esfuerzos que se hicieron en Estados Unidos e Inglaterra con el fin de levantar el capital necesario fueron todos inútiles. Palmer desistió. (3).

Disuelta en 1839 la confederación centroamericana, Nicaragua se dedicó activamente a buscar en Europa a alguien que quisiera llevar a cabo la construcción del canal. Tras de estériles negociaciones primero con Luis Felipe, en Francia, y después con ciertos banqueros belgas, el gobierno nicaragüense se puso en contacto con Luis Napoleón Bonaparte, prisionero entonces en la fortaleza de Ham. Este, que logró escapar de la prisión, en Mayo de 1842, tomó con calor el proyecto y se dirigió a Londres en donde trabajó en la organización de una compañía que llamó **La Canale Napoleone de Nicaragua**. Con este mismo nombre publicó su famoso

-
- (2) Extract from Thompson's Guatemala, en Rockwell, Report on Canal, Págs. 391-93; John T. Sullivan, Report of Technical Information Relating to the Problems of Inter-oceanic Communication by Way of the American Isthmus (Washington: Government Printing Office, 1883), Págs. 18 - 19.
- (3) Rockwell, Report on Canal, Págs. 360 - 74; Lindley M. Keasbey, The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine (Nueva York: G. P. Putnam's Sons, 1896), Págs. 143 - 45

folleto exponiendo las ventajas del canal interoceánico a través de Nicaragua. Con claridad meridiana vio el futuro papel que la cuestión del tránsito interoceánico jugaría en la política americana y europea. Luego de señalar la similitud comercial que geográficamente tenían Constantinopla y Nicaragua, razonaba así:

"El Estado de Nicaragua puede llegar a ser, más que Constantinopla, la ruta imprescindible del gran tráfico mundial, y está destinado a alcanzar un extraordinario grado de prosperidad y de grandeza".

"Francia, Inglaterra y Holanda tienen gran interés comercial en el establecimiento de una comunicación interoceánica, pero Inglaterra, más que las otras potencias, tiene interés político en la ejecución de esta obra". (4).

La monografía escrita por el futuro Napoleón III atrajo grandemente la atención de los países de Europa, en especial de Inglaterra. En realidad, esta nación ya jugaba la política que el Bonaparte preveía. Fallido su reclamo de límites respecto de Oregón, como también su intento de impedir la anexión de Texas, vio palmariamente el fin que había de tener la guerra méxico-americana y no perdió tiempo en prepararse a debilitar la posibilidad de que Estados Unidos extendiera su control sobre la ruta de tránsito interoceánico a través de Nicaragua.

A principios de 1847 el gobierno británico, so pretexto de ejercer protectorado sobre los indios miskitos, notificó a las repúblicas de la América Central que el territorio de la llamada Costa de la Mosquitia se extendía desde Cabo de Honduras hasta la ribera meridional del Río San Juan, y que en

[4] Napoleón Luis Bonaparte, *Canal of Nicaragua, or a Project to Connect the Atlantic and Pacific Oceans by Means of a Canal* (Londres, 1846), citado en la obra de Keatsbey, *The Nicaragua Canal*, Págs. 161 - 62.

lo futuro debían reconocer al reino miskito como nación soberana bajo el protectorado de Gran Bretaña. (5).

Los estados de la América Central, naturalmente, y Nicaragua en particular, elevaron su protesta, pero el 23 de Octubre de 1847, el ensoberbecido Consejo de Estado del reino miskito notificó al gobierno de Nicaragua que le daba hasta el 1o. de Enero de 1848 para retirarse de San Juan del Norte, puerto dominante de la terminal oriental del proyectado canal. Nicaragua reiteró su protesta, pero el 1o. de Enero de 1848 desembarcaron marinos británicos en San Juan del Norte y expulsaron de allí a las autoridades nicaragüenses izando en seguida la bandera miskita. En un banquete dado esa noche en celebración del acto, los ingleses rebautizaron el puerto llamándolo "Greytown" en honor de "Su Excelencia el Gobernador de Jamaica".

Pero apenas habían los barcos de guerra ingleses zarpado del puerto, cuando aparecieron por el río las fuerzas nicaragüenses que depusieron a las autoridades anglo-miskitas y enarbolaron la bandera de Nicaragua. Esta acción dio lugar a la llegada de dos barcos de guerra ingleses, de los que también esa vez desembarcaron marinos que volvieron a tomar posesión del lugar. Estas fuerzas persiguieron a las tropas nicaragüenses río arriba y a través del lago hasta Granada en donde las autoridades nicaragüenses convinieron, bajo amenaza de las bayonetas inglesas, en dejar en paz a los funcionarios miskitos de San Juan del Norte. Al siguiente mes Gran Bretaña extendió la frontera meridional del territorio miskito hasta el Colorado, ramal del Río San Juan, unas doce millas al Sur del puerto. Con esto se despojaba a Nicaragua de ambos márgenes del proyectado canal. (6).

(5) Gran Bretaña, *Parliamentary Papers* (Cámara de los Comunes), "Correspondence with the United States respecting the Mosquito Territory", 1847-48, 65:1 (en adelante se dira *Parl. Papers*).

(6) *Parl. Papers*, 65:75-104.

De estos hechos, así como de la pasada usurpación británica de Belice, había dado cuenta al Departamento de Estado el encargado de negocios de Estados Unidos en la América Central. El Gobierno de Nicaragua, por su parte, y dándole cuenta de lo mismo, pidió protección al gobierno americano. Pero el Presidente James K. Polk cerraba los ojos ante la conducta británica y se tapaba los oídos a las súplicas de Nicaragua. Apurado al parecer por la inesperada oposición que se le estaba haciendo durante la guerra con México, el Presidente Polk no se decidía a tomar partido frente a la usurpación británica llevada a cabo en nombre del rey mosco. (7).

Si bien la indecisión del presidente imponía un impasible silencio, apenas terminada con éxito la guerra méxico-americana nombró a Elijah Hise Encargado de Negocios en la América Central. El Secretario de Estado James Buchanan advirtió a Hise que probablemente Gran Bretaña se proponía conseguir el control de la ruta canalera interoceánica de Nicaragua, y que el tolerar tal interferencia equivaldría a poner en peligro la independencia de las repúblicas americanas. Sin embargo, se preguntaba: "¿Qué puede hacer Estados Unidos para resistir tal intrusión cuando las mismas repúblicas hispanoamericanas se debilitan desuniéndose y peleando en guerras intestinas, privándose así de la capacidad de hacerse respetar y darle más valor a su poder defensivo?". Informaba a continuación Hise que como el presidente no había decidido aún qué camino tomar, debía él promover la unión de las repúblicas de América Central mientras él (Buchanan) obtenía nuevos informes que permitieran al gobierno adoptar una política más definida. (8).

Pero se acercaba rápidamente el fin del período presidencial de Polk. Por atrasos debidos a enfermedad y otras causas, Hise no pudo llegar a la América Central sino hasta

(7) William R. Manning, *Diplomatic Correspondence of the United States: Inter-American Affairs, 1831 - 1860*, vol. 3, *Central America, 1831 - 1850* (Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 1933): 161 - 286.

(8) *Ibid.*, Págs. 30 - 35.

finales de Octubre de 1848. Después de dos meses de sondeos diplomáticos informó que Gran Bretaña pretendía ejercer control sobre cualquier forma de comunicación interoceánica que intentara establecer en Nicaragua. A causa de la lentitud de los medios de transporte de aquellos días, la documentación de Hise llegó a Washington hasta después de haber terminado el período presidencial de Polk; por la misma razón fue que, sin haber recibido instrucciones oficiales al respecto, firmó con el gobierno de Nicaragua un tratado de control sobre el proyectado canal que luego fue invalidado. (9).

Mientras el diplomático americano trataba de contrarrestar la amenaza potencial de que Gran Bretaña llegara a controlar una ruta canalera a través de Nicaragua, el descubrimiento de las minas de oro en California impulsaba a millares de buscadores del precioso metal a cruzar el istmo.

(9) *Ibid.*, págs. 288 - 306; U. S. Congress, House, *Tigre Island and Central America*, 31st Cong., 1st Sess., 1849 - 50, H. Rept. 75, págs. 110 - 117.

El contrato de Nicaragua

Para la primavera de 1849 Vanderbilt había terminado de hacer un avalúo de la situación. William Henry Aspinwall y sus socios, directores de la compañía naviera Pacific Mail Steamship Company, habían obtenido del gobierno de Estados Unidos un contrato para llevar el correo del Pacífico, lo que como ganga tenía además jugosas utilidades dejadas por el transporte de pasajeros. En virtud del Tratado Bidlack de 1846, en Diciembre de 1848 firmaron también los mismos señores un contrato con Nueva Granada (hoy Colombia) para construir un ferrocarril de mar a mar a través de Panamá, debido a lo cual habían pedido ayuda económica al Congreso de Estados Unidos. Visto, pues, que la Pacific Mail tenía el control exclusivo de la ruta de Panamá, cualquier competidor tendría que ofrecer mejores condiciones de transporte a través de algún otro punto del istmo centroamericano.

Habiendo estudiado los mapas de la región, Vanderbilt, al igual que Luis Napoleón y otros antes que él, llegó a la conclusión de que las vías acuáticas naturales del Río San Juan y del Lago de Nicaragua eran la ruta más a propósito. Cuando alguien le dijo que la Pacific Mail Steamship Company cobraba hasta \$ 600 dólares por pasaje vía Panamá, aseguró que él podría obtener utilidades cobrando sólo la mitad por la vía de Nicaragua, y que además de ese ahorro los pasajeros se evitarían un mínimo de setecientas millas de viaje. Inmediatamente se resolvió a competir en el negocio de transporte abriendo una ruta a través de Nicaragua. Luego, una vez que el negocio fuera un éxito, podría emprender la gigantesca hazaña de construir un canal interoceánico. Terminada esta obra, los barcos que ahora utilizaban la ruta de Panamá tendrían —para ahorrar tiempo y evitarse el costo del transbordo— que utilizar su canal, y el lucrativo comercio de California y de la India ineludiblemente caería en sus manos. (10).

(10) The Vanderbilt Family, Bancroft Library.

Vanderbilt buscó a varios de sus socios, entre los cuales estaban Daniel B. Allen y Joseph L. White. Este último, abogado de Indiana, se había trasladado recientemente a Nueva York. Hombre de muchas gavetas, este White figuró como congresista del partido Whig y fue de los electores presidenciales cuando la candidatura de Clayton en 1844. Y puesto que el partido Whig había triunfado en las elecciones de 1848, sus conexiones políticas servirían de mucho. Los socios aprobaron la idea de Vanderbilt y nombraron al Coronel David L. White su representante ante el gobierno de Nicaragua en la gestión de obtener una concesión de tránsito a través de ese territorio. Por otro lado, encargaron a Joseph L. White solicitar al Departamento de Estado la concesión del contrato de llevar el correo del Pacífico, ya que también había capitalistas ingleses que trataban de obtenerlo. (11).

El haber nombrado al Presidente Taylor a John M. Clayton Secretario de Estado era garantía de que el nuevo gobierno Whig adoptaría una bien definida línea de conducta respecto a una política ístmica. La construcción de un canal interoceánico era algo que por mucho tiempo había interesado a Clayton. En 1835, siendo senador por el estado de Delaware, junto con John Forsyth había presentado un proyecto de resolución pidiendo al presidente entablar negociaciones con los gobiernos de la América Central encaminadas a concertar un tratado destinado a proteger a cualquier entidad o individuos que emprendiesen la construcción de un canal a través del istmo nicaragüense, y garantizar a perpetuidad a todas las naciones el libre e igual derecho de navegar el canal. (12).

Clayton, en su carácter de Secretario de Estado, respondió al fin a las hasta entonces desoídas solicitudes de ayuda de parte del gobierno de Nicaragua. Le aseguró que Esta-

(11) Wheaton J. Lane, *Comodore Vanderbilt, and Epic of the Steam Age* (Nueva York: Alfred A. Knopf, 1942), Págs. 86 - 87.

(12) U. S. A., *Congressional Globe*, 32nd Cong., 2nd Sess., 1852 - 53, pt. 2, Apéndice, p. 251.

dos Unidos interpondría sus buenos oficios ante Gran Bretaña a fin de que ambas naciones llegaran a un acuerdo respecto a la cuestión de la Mosquitia. Clayton llamó a Hise, cuya documentación referente al tratado canalero no había llegado aún a Washington, y lo substituyó con Ephraim George Squier. En una extensa carta con instrucciones para el nuevo diplomático, Clayton delineó su política ístmica. En primer lugar, apuntaba que Estados Unidos debía echar mano de todos los resortes de orden moral a su alcance para frustrar los designios que Gran Bretaña tuviera de apoyar las pretensiones de soberanía del rey mosco sobre la costa Mosquitia y el puerto de San Juan del Norte. En segundo, Squier debía ejercer su influencia personal en beneficio de los capitalistas americanos (Vanderbilt) que querían obtener una concesión de servidumbre de paso por la ruta del tránsito. Clayton señaló a Squier el hecho de que el interés de Estados Unidos en conseguir el paso a través del istmo había aumentado grandemente, puesto que "pudiera llegar a ser indispensable mantener contacto entre Estados Unidos y sus nuevos territorios del Océano Pacífico, y un canal que atravesara el istmo de mar a mar podría muy bien volcar los tesoros del Pacífico en las arcas de nuestro país". En tercer lugar, no debía interpretarse esta ayuda de Estados Unidos como deseo de obtener un privilegio exclusivo para los americanos. Estados Unidos —debía quedar esto muy en claro— no quiere para sí el monopolio de la ruta del tránsito, ya que entonces "tendríamos que empeñarnos en guerras más sangrientas y costosas que las de Inglaterra y España por Gibraltar". Squier sólo debía tratar de obtener un "derecho igual de tránsito bajo iguales términos para todas las naciones". (13).

Cuando Squier llegó a Nicaragua se encontró con que las intrigas de los agentes británicos y la propensión natural a la anarquía habían convertido en pandemónium a las repúblicas centroamericanas, así que Nicaragua no podía es-

(13) De Clayton a Squier, 1o. de Mayo de 1849, en Manning, *Central America, 1831 - 1850*, Págs. 36 - 51.

perar ayuda de ellas. De ahí que a Squier no le fuera muy difícil obtener una concesión a favor del Coronel David L. White, representante de Vanderbilt, para construir un canal. En Agosto de 1849 firmó un tratado comercial con Nicaragua basado en los términos generales de las instrucciones apuntadas por Clayton. El tratado obligaba a las dos partes a defender la empresa americana, garantizaba además el reconocimiento, por parte del gobierno de Estados Unidos, de los derechos y soberanía poseídos por Nicaragua sobre la ruta del canal, y garantizaba asimismo la neutralidad del canal hasta tanto estuviese controlado por ciudadanos americanos. De los derechos y privilegios podría disfrutar cualquier otra nación que suscribiera con Nicaragua un acuerdo sobre la protección del proyectado canal. (14).

El Coronel White obtuvo la concesión canalera a favor de la American Atlantic and Pacific Steamship Canal Company, compañía integrada por Vanderbilt, Joseph L. White, Nathaniel H. Wolfe, y demás socios. Firmó el contrato y canjeó ratificaciones el 26 de Agosto de 1849. Nicaragua concedía a la compañía el derecho exclusivo y el privilegio de construir un canal a través de su territorio sobre una sola ruta y a su propio costo. Ajustándose a las instrucciones de Clayton, la compañía convino en que el canal estaría abierto al tránsito de barcos de todas las naciones, sujetos a pagar un peaje fijo y uniforme. Por el privilegio de explotar la ruta del tránsito de mar a mar, la compañía convino en pagar al Estado de Nicaragua \$ 10.000 dólares al momento de la ratificación del contrato, y de ahí en adelante anualidades por igual cantidad hasta que el canal estuviera terminado. Nicaragua recibiría además \$ 200.000 dólares en acciones de la empresa y el 10% de las utilidades netas, sin deducción de intereses, que produjera la explotación de la ruta que

(14) Manning, *Central America, 1831 - 1850*, Págs. 36 - 66; *Parl. Papers*, 60:19; Ministerio de Relaciones y Gobernación de Nicaragua, *Contrato de Canalización Celebrado entre el Gobierno de Nicaragua y una Compañía de Ciudadanos de los Estados Unidos de Norte-América* (León, 1849); U. S. Cong., Sen. del Presidente Franklin Pierce: *Message on Routes Between Atlantic and Pacific*, 34th Cong., 1st Sess., 1855 - 56, S. Doc. 68, Págs. 86 - 93.

abriera la compañía. Esta obtuvo el derecho exclusivo de construir una línea férrea o un camino de carruajes y de llevar vapores al lago y vaporcitos al río, según fuesen necesarios para el funcionamiento del canal. En caso de que acontecimientos de fuerza mayor impidieran la construcción del canal, la compañía se comprometía a construir sólo una línea férrea o un camino para carruajes y a establecer comunicación entre los dos océanos. Conforme a estas dos últimas estipulaciones, Vanderbilt podía inmediatamente establecer una ruta de tránsito en competencia con la de Panamá, e incluía también el contrato una cláusula que liberaba a la compañía de ciertas responsabilidades para que pudiera seguir explotando la ruta mediante otros arbitrios en caso de que fallara el grandioso proyecto canalero. (15).

151. Mann op. cit., *Central America, 1831 - 1850*, Paq. 361 - 66 Nicaragua, *Contrato de Canalización*

El Tratado Clayton - Bulwer

Ratificado que fue el contrato, Vanderbilt y sus socios no veían ante sí más que un serio obstáculo. Y éste era que, en caso de seguir Gran Bretaña empeñada en mantener la pretensión del protectorado de la Mosquitia, la flota británica, muy probablemente, haría sentir su presencia en todo lo relacionado con la proyectada canalización. Aunque desalentado por eso al principio, la perspectiva de un arreglo con Gran Bretaña vino pronto a esperanzarlo.

A poco de haber iniciado su correspondencia con los gobiernos centroamericanos y de haber también dado las debidas instrucciones a Squier, el Secretario de Estado Clayton promovió en Washington un movimiento encaminado a llevar a cabo, directamente con el gobierno británico, un arreglo satisfactorio de los asuntos de la América Central. Estas negociaciones fueron principalmente pláticas sostenidas entre Clayton y Sir Henry Bulwer, el ministro de Gran Bretaña en Washington.

Tras de prolongadas discusiones y malentendidos, Clayton trató, primero, de persuadir a Gran Bretaña que renunciara a su pretensión de su cuasi protectorado de la Mosquitia, y después, a firmar un tratado que garantizara a todas las naciones del mundo el disfrute de los beneficios derivados de la construcción del canal. Creía él firmemente que si sólo una nación tuviera el monopolio de la ruta interoceánica, ello sería causa de guerras cruentas y costosas. Y tampoco Gran Bretaña quería monopolizar la proyectada ruta. Gran Bretaña se había apoderado de San Juan del Norte a fin de impedir que el temido monopolio cayera en manos de Estados Unidos, nación que venía expandiéndose rápidamente; pero no podía renunciar tan así no más al protectorado de la Mosquitia. A esto añádase que los crecientes intereses de Estados Unidos en el Oeste habían hecho que las miradas europeas se fijaran en el istmo, lo cual podría hacer imperiosa la aplicación de la Doctrina Monroe. El re-

tiro de Gran Bretaña de la Costa Mosquitia podría inducir a Estados Unidos a pedirle que también renunciara a su vieja pretensión de dominio sobre Belice. (16).

La complejidad de estas cuestiones retardó el arreglo hasta que Clayton y Bulwer convinieron, el 19 de Abril de 1850, en firmar un tratado cuyo primer artículo fue redactado de manera *sui generis*. Su redacción imprecisa fue causa de una interpretación ambigua, y hasta ocasionó contrariedades en el senado americano y entre los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña. Estipulaba el tratado que jamás ninguno de los dos gobiernos "obtendrá ni mantendrá para sí solo control exclusivo del canal; y convienen en que ninguno de los gobiernos construirá ni mantendrá fortalezas que lo señoreen, y tampoco en su vecindad, ni ocupará, ni fortificará, ni colonizará, ni asumirá o ejercerá dominio sobre Nicaragua, Costa Rica, la Costa Mosquitia, ni sobre ninguna parte de América Central". (17).

A pesar de los reparos hechos por cuestiones de ambigüedad, lo cual fue más tarde subsanado, Clayton sostenía que el tratado afirmaba claramente los puntos alegados por él. Insistía en que Gran Bretaña había en puridad renunciado a sus pretensiones sobre la Costa Mosquitia, y que el tratado garantizaba la futura seguridad del proyectado canal en provecho de todas las naciones del mundo. Sin embargo, tuvo que hacer grandes esfuerzos para convencer a los opositores del partido demócrata de su país, encabezado entonces por Stephen A. Douglas, de que el tratado se ajustaba a los principios de la Doctrina Monroe y que Gran Bretaña, por tanto, tendría que abandonar el protectorado de la Mosquitia. No obstante los borrascosos debates entablados sobre el tema, la aprobación del tratado fue poco a poco ganando terreno, hasta que al fin lo ratificó el Senado

16] Mary Williams, *Anglo-American Isthmian Diplomacy, 1815 - 1915*, Washington American Historical Assoc. 1916 Págs. 60 - 82

17] *Parl. Papers*, 60 50

por votación de cuarenta y dos contra diez, y sin modificación alguna. (18).

A pesar de todo, el tratado presentaba todavía un obstáculo. El gobierno británico entró en sospechas de que Estados Unidos podría interpretarlo en forma de un convenio mediante el cual Gran Bretaña renunciaba a su asentamiento de Belice. Por consiguiente, Bulwer recibió instrucciones de entregar a Clayton, al momento de hacerse el canje de ratificaciones, una declaración referente a que "Su Majestad no considera que las cláusulas del tratado se aplican a su asentamiento en Honduras ni a sus dependencias". (19). Esta declaración de tal modo sorprendió a Clayton que hasta estuvo a punto de anular todo lo hecho. Pero después de serias reflexiones y de cruzarse correspondencia con el presidente del Comité de Relaciones Exteriores del Senado, resolvió seguir adelante. Al momento de efectuarse el canje de ratificaciones Clayton entregó a Bulwer una declaración escrita diciendo que ninguno de los gobiernos presumía que el tratado afectaba a los asentamientos en Honduras ni a las pequeñas islas de su vecindad. Gran Bretaña, tal como antes, seguiría ejerciendo pleno derecho sobre ellas. Habiendo Bulwer respondido en sentido favorable, se procedió al canje de ratificaciones. (20).

Porque el senado americano no había aprobado la declaración británica, se produjeron prolongados debates sobre su aplicación y significado. Aun cuando el presidente y su gabinete conocían la declaración, cuyo texto había sido publicado el 8 de Julio en el **National Intelligencer** y en el mensaje que el presidente envió con el tratado a la Cámara de Representantes, parece que el Senado en conjunto juzgó que el tratado se ajustaba a la Doctrina Monroe y que obligaría a Gran Bretaña a salir de la América Central. (21).

(18) U. S. Congressional Globe, 32nd 2^a Sess., 1852-53, pt. 2. Apéndice p. 267.

(19) Ibid., p. 263.

(20) Ibid., p. 263; Williams, *Anglo-American Isthmian Diplomacy*, Pags. 67-109.

(21) U. S. Congressional Globe, 32nd Cong., 2nd Sess., 1852-53, pt. 1.248-49; Williams *Anglo American Isthmian Diplomacy*, p. 100.

Puesto que un entendimiento diplomático era vital a sus intereses, sobre todo cuando Sir Henry Bulwer dio a entender que los capitalistas londinenses invertirían en la construcción del canal, el Comodoro Vanderbilt recurrió a todos los medios a su disposición para que las negociaciones de Clayton y Bulwer llegaran a una meta feliz. Exhortó al señor Eduardo Carcache, Encargado de Negocios de Nicaragua en Washington, a ejercer su influencia a favor del tratado. Aun antes de firmarse el tratado Clayton-Bulwer, la compañía de Vanderbilt había dado en Nueva York un banquete a Carcache en agradecimiento a sus gestiones. Daniel B. Allen, vicepresidente de la compañía, lo presidió, y Joseph L. White tuvo a su cargo el discurso de ofrecimiento. Clayton y Bulwer, así como el ya por su edad declinante Henry Clay quien por mucho tiempo había demostrado interés en un canal interoceánico, enviaron mensajes lamentándose de no poder asistir. Vanderbilt, al igual que la mayoría de los miembros del Senado, creía que Gran Bretaña había aceptado renunciar a su protectorado de la Mosquitia. Basado en tal convicción procedió a realizar la obra. Resolvió también sondear a los capitalistas londinenses tan pronto como estuviese todo listo para iniciar los trabajos de la ruta del tránsito a través de Nicaragua. (22).

22) Manning, *Central America, 1831 - 1850*, p. 528; Lane, *Commodore Vanderbilt*, Págs. 89 - 90.