

Evidencias de la presencia de Estados Unidos en El Salvador, en las primeras tres décadas del siglo XX**

Parte II

Resumen

Este escrito presenta las evidencias de la presencia de Estados Unidos en El Salvador durante las tres primeras décadas del siglo XX. El autor ha rastreado en fuentes como el Diario Oficial de El Salvador y los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores. Además, ha consultado relatos de viajeros, datos del comercio exterior, documentos y publicaciones de esos tiempos. En esta entrega, como ya se había anunciado en la entrega anterior, se presenta la segunda parte de ese trabajo; la primera se publicó en el número 10 de esta revista.

Palabras Clave:

Abstract

This paper presents evidence about the presence of the United States of America in El Salvador during the first three decades of the 20th Century. The author has traced in a variety of sources, such as the Official Gazette of El Salvador and the archives of the Ministry of Foreign Affairs. Moreover, he has consulted travelers' stories, foreign commerce data, and documents and publications from that period. This paper complements the first part published in the last issue of Científica.

Keywords:

I. Presentación

El presente trabajo presenta el resultado de la investigación llevada a cabo entre abril de 2007 y abril de 2008. Tiene por objeto identificar las evidencias de la presencia de Estados Unidos en El Salvador, en las tres primeras décadas del siglo XX.

Estas investigaciones han tenido origen en las reflexiones a que dio lugar la presentación ante un grupo de historiadores salvadoreños del historiador estadounidense Dr. David Brooks en 2006, en San Salvador, sobre las razones para el antiimperialismo en América Latina. Las experiencias recogidas por Brooks en sus estancias en diversos lugares de la región fueron el impulso inicial para este trabajo. Las reflexiones y los diálogos con los estudiantes de los cursos de Historia de América Latina y de Historia de Estados Unidos, en la carrera de Licenciatura en Historia en la Universidad de El Salvador y en la Universidad Tecnológica, y las ricas conversaciones con mis colegas en la Universidad Don Bosco, hicieron de contexto. El también rico espacio de diálogo que se abrió con el Grupo de Estudios Salvadoreño-Estadounidenses fue un referente permanente. El deseo de encontrar evidencias que den razones a esta presentación fue el argumento central de este trabajo.

* Historiador. Actual director de la Biblioteca de la Universidad Don Bosco. E-mail: hectorgrenni@udb.edu.sv

** Esta investigación fue parcialmente financiada por una subvención de la Embajada de los Estados Unidos en El Salvador.

En el camino se fueron encontrando – como en toda investigación- resultados inesperados. Por ejemplo, el hecho de que la presencia de Estados Unidos en El Salvador en el período estudiado no fuera tan intensa como en el resto de los países centroamericanos; o la firme postura del gobierno salvadoreño en ocasión del Tratado Bryan-Chamorro; o la postura de la oligarquía salvadoreña en esos tiempos; o el crecimiento de la presencia estadounidense en el país, a medida que van transcurriendo las primeras décadas del siglo.

Conviene aclarar algunos términos. Por “*presencia*” entendemos aquí los elementos observables que dieran noticia acerca de la influencia de la cultura estadounidense en El Salvador. En ese sentido, resultan datos interesantes tanto el movimiento de barcos con origen o destino en los puertos de Estados Unidos o con bandera estadounidense, y que recalaban en los puertos salvadoreños, como los comentarios de viajeros, o los datos del comercio exterior, o los tratados internacionales, o los comentarios referidos a ese país por parte de funcionarios del gobierno salvadoreño, o las solicitudes de registro en el país de marcas de fábrica o de patentes de invención con origen en Estados Unidos, o las actuaciones de la representación estadounidense en el país ante cuestiones en las que intervinieran ciudadanos de ese país.

Por “*Estados Unidos*” entendemos tanto aspectos culturales, como el comportamiento de funcionarios, comerciantes o empresarios estadounidenses en el país, como su influencia en la oligarquía salvadoreña, o el ya citado comercio exterior o los propios tratados internacionales.

Por “*El Salvador*” entendemos aquí tanto las relaciones internacionales o las reacciones de los gobiernos de turno, como la influencia en las costumbres o la vida de los salvadoreños, especialmente en la oligarquía, o los movimientos de viajeros o los intercambios comerciales.

La estructura del presente trabajo de investigación es la que sigue a continuación. Primeramente, esta **Presentación** explica el significado, alcance y motivos de este trabajo. Luego, una **Introducción** presenta brevemente el contexto histórico de las tres primeras décadas del siglo XX en el que fue desarrollándose la presencia estadounidense en El Salvador. Este contexto comienza con la irrupción española en el contexto indígena, y se desarrolla hasta las primeras décadas del siglo XX, cuando termina de conformarse el modelo de país oligárquico, cafetalero y dependiente. A continuación, se presenta un breve repaso por las **Fuentes**, donde presentamos tanto los tipos de fuentes a las que recurrimos, como las bibliotecas, archivos e instituciones que visitamos y que aportaron los datos necesarios para la reflexión y el análisis. Luego, presentamos el meollo de este trabajo, constituido por la presentación de las **Evidencias encontradas**: los interesantísimos **Relatos de viajeros**, los **Pactos y relaciones internacionales**, los datos del **Comercio exterior**, los **Negocios en el país**, especialmente por parte de extranjeros, los registros del **Movimiento de barcos** en los puertos internacionales salvadoreños, los **Comentarios oficiales emanados del gobierno de El Salvador**, y, finalmente, lo que consideramos **Un caso para destacar: el Tratado Bryan-Chamorro** entre los gobiernos de Estados Unidos y de Nicaragua, que motivó las reacciones de los diversos gobiernos salvadoreños y que dejó en evidencia las relaciones del país con Estados Unidos en esos tiempos. A continuación, una **Conclusión**, donde resumimos las ideas principales que hemos querido poner en evidencia. Luego de la **Bibliografía** que hemos consultado, el trabajo concluye con la presentación de dos **Anexos** que consideramos importantes: el Tratado Bryan-Chamorro y la demanda del país ante la Corte de Justicia Centroamericana ante el referido Tratado.

En la primera entrega presentamos la **Introducción**, las **Fuentes** y algunas de las **Evidencias encontradas**: los **Relatos de viajeros**, los **Pactos y relaciones internacionales** y los datos del **Comercio exterior**. En esta segunda entrega, presentaremos las demás evidencias encontradas: los **Negocios en el país**, los registros del **Movimiento de barcos**, los **Comentarios oficiales emanados del gobierno de El Salvador** y **Un caso para destacar: el Tratado Bryan-Chamorro**. Finalmente, agregamos nuestra **Conclusión**, la **Bibliografía** que hemos utilizado y los **Anexos** incluidos.

II Negocios en el país

Con frecuencia se ha mencionado el interés oficial de Estados Unidos de proteger los intereses o negocios de los ciudadanos estadounidenses en los países latinoamericanos. Ya desde principios del siglo XX se pone en evidencia esta política en América Central. Esta noticia publicada en el Diario Oficial presenta algunos indicios.

“Washington, 6.- Los despachos de los Representantes de Estados Unidos en Centro América, parecen indicar que se han renovado los disturbios en los negocios de Estado de allá. A fin de proteger los intereses americanos en la América Central, el Departamento de Estado, aunque no hay ningún informe específico oficial, sobre esos desórdenes, por medida de prudencia, recomienda se manden unos buques de guerra á esas Repúblicas”. (Diario oficial, 1900, Enero-Junio, 9 de marzo de 1900, pág. 391)

La publicación en el órgano de comunicación oficial del estado salvadoreño de esta noticia da a entender que al gobierno de turno le interesaba hacer saber que al gobierno estadounidense le interesaba proteger los negocios de ciudadanos estadounidenses en el país. Más abajo presentamos otros indicios de esta preocupación, que parece haber sido constante en las primeras décadas del siglo.

El historiador Everet Alan Wilson nos menciona que en las primeras décadas del siglo la influencia estadounidense en el país no era tan intensa como en otros países de la región. Sin duda, la presencia estadounidense en América Central era mucho más importante en otros países que presentaban, una seguridad jurídica y un contexto social más apropiados para los intereses de los inversionistas estadounidenses de esos tiempos. Es el caso de Honduras o Nicaragua. Esto se deja entrever de esta breve mención:

“Además, mientras la influencia económica extranjera aumentaba rápidamente en las otras repúblicas de Centro América, ninguna empresa como las plantaciones bananeras de la Costa del Caribe se desarrolló en El Salvador”. (Wilson, 1968 en Menjívar y Guidos Véjar, 1978:155)

El clima y el suelo de las tierras que lindaban con el Pacífico no eran apropiados para el tipo de cultivos que llamaban la atención de los negocios estadounidenses de los primeros tiempos del siglo XX. Sin embargo, los suelos volcánicos y de mediana altura, como los suelos salvadoreños, se revelaban ya, desde la segunda mitad del siglo XIX, como zonas apropiadas para el cultivo del café, y dejaban ya en evidencia las intenciones de los inversionistas de la naciente oligarquía nacional y de los inversionistas extranjeros. Pronto, la clase terrateniente nacional se verá emparentada, en los negocios y en las alianzas familiares, con los inversionistas extranjeros, principalmente estadounidenses. A los apellidos tradicionales de la oligarquía salvadoreña se sumarán otros, de origen estadounidense.¹

Decíamos arriba que la presencia de Estados Unidos fue ganando terreno a medida que retrocedía la presencia inglesa y europea en general. Con todo, este proceso fue paulatino.

“Los salvadoreños, como muchos latinoamericanos, son grandes usuarios de toda clase de medicinas de patente y aunque muchas de éstas provienen de los Estados Unidos, aquéllas de manufactura británica no están, del todo, pobremente representadas” (Wilson, 1968, en Menjívar y Guidos Véjar, 1978:88-89).

Por un período de tiempo que podemos hacer oscilar entre los diez y los quince años, entre los años 1905 y 1920, las ‘presencias’ estadounidense y europea se superpusieron. No tenemos conocimiento de conflictos de intereses manifiestos, más allá de las diferencias que pudieran existir de las lógicas competencias entre empresarios. No hemos encontrado comunicaciones oficiales en este sentido ni evidencias de conflictos formales.

1. Para un panorama claro de la oligarquía terrateniente salvadoreña véase el buen estudio de Carlos Rodolfo Paniagua Serrano, *El bloque hegemónico empresarial salvadoreño*, Colección Estudios Centroamericanos (ECA) N° 645-646, San Salvador, 2002. El trabajo es el resultado de una tesis de graduación en Administración de Empresas por esa Universidad y presenta la clase hegemónica empresarial salvadoreña desde sus orígenes. Es un trabajo sumamente interesante sobre la oligarquía salvadoreña desde principios de siglo XX hasta inicios del siglo XXI, que, si bien no incursiona en las relaciones de la oligarquía con Estados Unidos, aclara las relaciones entre empresas y apellidos.

Un área de los negocios en la cual esta rivalidad tomará cuerpo es el área de los ferrocarriles. Ya en los primeros años del siglo se presentaba una propuesta de construcción de un ferrocarril por parte de un ciudadano estadounidense, Oliverio Lorenzo Glover. Veamos cómo presentaba esta propuesta el Diario Oficial.

“PROPUESTA para la construcción del Ferro-Carril de La Unión a San Miguel y su prolongación de ésta ciudad a la capital de San Salvador (sic) y la construcción de un Muelle de ataque en el referido puerto de La Unión.

Oliverio Lorenzo Glover, mayor de edad, Ingeniero civil y vecino de Norte América, con el debido respeto, hace la propuesta siguiente:

“Artículo 1.º.- El exponente se compromete a poner el trabajo en la línea de La Unión a San Miguel dentro de seis meses, contado desde la fecha en que sea aprobado este contrato por el Poder Legislativo, y concluirlo dentro de dos años que se haya puesto en práctica dicho trabajo juntamente con el Muelle.

2.º.- Una vez concluida la línea hasta San Miguel el contratista pondrá Ingenieros a trazar la línea entre dicha ciudad y la Capital. Hechos los planos y aprobados éstos por el Gobierno, dentro de seis meses después pondrá trabajos de construcción de la línea referida, obligándose la empresa a construir anualmente veinte kilómetros por lo menos hasta concluir la línea.” (Diario oficial, 1900, Enero-Junio, 22 de marzo de 1900, pág. 468-469)

Siguen luego, los detalles acerca del ancho de la vía, número de estaciones, características del muelle, sanciones por incumplimiento, y una serie de concesiones: transporte gratuito para los representantes del gobierno, transporte gratuito de la correspondencia.

A medida que avance el siglo, las inversiones en este rubro irán ganado espacio en toda el área latinoamericana, a medida que se irá definiendo el papel que le tocaría jugar a las jóvenes naciones latinoamericanas en el concierto internacional. La progresiva definición como proveedores de materias primas para alimentar las industrias de los países europeos y de Estados Unidos fue generando espacios para la inversión en caminos y ferrocarriles, que favorecerían el traslado de las materias de exportación hasta los puertos. El caso salvadoreño no es una excepción. Citábamos arriba, en la primera parte de este trabajo, la participación de una delegación oficial salvadoreña a una ‘Excursión de Ingenieros de las repúblicas americanas por los Estados Unidos de la Unión Americana’ para observar la construcción de caminos, en junio de 1924

Inglaterra, con su arraigada tradición comercial, fue la primera nación que invirtió en esos rubros. Esto se dio en toda América Latina, desde Argentina y Uruguay hasta México. En El Salvador, los primeros capitales fueron ingleses; los capitales estadounidenses llegarían poco después de ellos. Veamos esta larga y sumamente interesante cita de Munro citado por Everet Alan Wilson:

“Otra línea está siendo construida por la Internacional Railway of Central; America, negocio americano que opera el sistema guatemalteco, desde la Unión, en el Golfo de Fonseca, hasta San Salvador. Esta línea pasa a través de muchas ciudades importantes en los departamentos del este y ha llegado, ahora, hasta San Vicente, a unas cuarenta millas de la capital. El servicio no es tan bueno y las tarifas son bastante más altas que las de la línea Salvador Railway Company y la utilidad de la vía se ve disminuida por el hecho de que sus constructores han fracasado en construir un puente permanente sobre el río Lempa y para cruzar la carga y el pasaje tienen que realizar un desagradable y peligroso transbordo en lanchones, durante la estación lluviosa. Es, sin embargo, de inmensa importancia para las regiones por las que pasa y cuando se complete, al conectar la capital con la segura bahía de la Unión, no solamente proveerá de una nueva salida para el comercio de Salvador (sic), sino que también abrirá una ruta mucho más rápida y conveniente hacia Honduras y Nicaragua, que pueden alcanzarse en pocas horas desde la Unión. La misma compañía planea construir una línea desde Santa Ana hasta Zacapa, sobre la Guatemala Railway, que hará directamente accesible por tren a San salvador y la Unión desde Puerto Barrios, en el

Atlántico. Cuando esté finalizado, el viaje desde los Estados Unidos hasta cada una de las tres repúblicas centrales del istmo se acortará en varios días". (Wilson, 1968, en Menjívar y Guidos Véjar, 1978:148).

Lo interesante de la cita de Munro es la visión regional que presenta. En años en que El Salvador tenía tres puertos sumamente visitados por barcos estadounidenses, alemanes e ingleses, y en tiempos en que el Océano Pacífico se mostraba como la ruta natural para las comunicaciones con Centroamérica y Sudamérica, los puertos sobre el Pacífico se mostraban esenciales. La posibilidad de unir el Atlántico con las rutas del Pacífico comenzaba a mostrar su necesidad, y un ferrocarril que transportase las mercaderías entre el Atlántico y el Pacífico era el medio ideal para ello. Con todo, Munro habla de ferrocarriles que hacen el trayecto en sentido este-oeste, o sea, que dejan abierta la posibilidad de unir los tres puertos, y no un trayecto transversal que tuviese la capacidad de llegar unir el Atlántico con el Pacífico.

El comercio salvadoreño, y en general el comercio centroamericano, se realizaba por el Pacífico, por la existencia de excelentes puertos de aguas profundas, situación que no se daba en las costas del Atlántico. Los nacientes países centroamericanos fueron naciendo 'de espaldas al Atlántico', ya que sus principales centros poblados, sus capitales y sus áreas de comercio y negocios fueron, asimismo, prefiriendo las costas del Pacífico. Ello hizo que los puertos sobre este Océano tuviesen una vida comercial intensa, lo que no puede decirse de los escasos puertos sobre el Atlántico. El comercio salvadoreño, por ejemplo, se realizaba principalmente con San Francisco. Sin embargo, la apertura de una vía interoceánica, que facilitase el traslado de mercaderías entre ambas costas, ofrecía la posibilidad de ampliar los horizontes comerciales. Esto se realizó con la apertura en 1914 del canal de Panamá.

Notemos además, la intervención de capitales regionales: en la cita de Munro, el negocio de los ferrocarriles era un '*negocio americano que opera el sistema guatemalteco*'. Ello va unido a los beneficios regionales que el ferrocarril ofrecería en materia de intercambios entre las naciones de la región norte centroamericana. Queremos destacar, sin embargo, que la gran mayoría de las líneas férreas en América Central estaban tendidas en la región del Pacífico. La única excepción a esto en esos tiempos estaba dada por la línea férrea que unía las costas del Atlántico con las del Pacífico en el istmo de Panamá, a la cual reemplazó, en buena parte, desde 1914, el canal. En este contexto, las inversiones en ferrocarriles cobraron una importancia que no habían tenido hasta entonces. Las inversiones estadounidenses en este rubro en El Salvador, si bien no adquirieron la envergadura que tuvieron en otros países, fueron importantes.

Es por esos años en que van definiéndose las nacientes oligarquías nacionales cafetaleras que citábamos arriba, no sólo en El Salvador, sino en todos los países centroamericanos. Decíamos arriba que las costas altas del Pacífico ofrecían mejores condiciones que las del Atlántico para el cultivo del café. Precisamente en esa zona se asentarán los productores de café y los intereses de la oligarquía cafetalera. Por ello, los países centroamericanos, que ya se habían definido demográficamente como 'países del Pacífico' desde antes de la época de la colonia, reafirmaron esta condición, exigiendo puertos y rutas de conexión entre los centros de producción y los de exportación. La construcción de ferrocarriles no podía dejar de tomar en cuenta esta geografía.

Esta visión de Munro que citábamos tiene dos elementos que cabe destacar. Primeramente, la consideración que, tanto América Central como América del Sur siempre tuvieron las mayores densidades de población en las costas del Pacífico. Este hecho de 'dar la espalda al Atlántico', a la vez que condicionaba el comercio, planteaba la necesidad de la comunicación con ese océano. Los países europeos, y especialmente Inglaterra, eran con frecuencia los principales proveedores y compradores de las jóvenes naciones latinoamericanas. La segunda consideración que queremos destacar en la cita de Munro es la constatación de la utilidad del ferrocarril como el medio idóneo para cubrir vastas regiones, como lo demostraba la experiencia estadounidense en el Medio y Lejano Oeste. La inversión en ferrocarriles, entonces, se presentaba como la más apropiada.

Esta 'presencia' del país del norte fue haciéndose cada vez más evidente a medida que iba ganando terreno en otras áreas del comercio, como el caso de los productos cotidianos. Esto se deja entrever de esta cita, también de Munro citado siempre por Wilson:

“El trigo, el arroz, cereales y alimentos para el desayuno, que no son bien conocidos aquí como en otras partes de Latinoamérica, vienen de los Estados Unidos, que también envía aquí las más grandes cantidades de manteca, sebo, productos lácteos, golosinas y carnes y pescados ahumados y secos”. (Wilson, 1968, en Menjívar y Guidos Véjar, 1978:88).

Con todo, la admiración que siempre despertó en la región la nación del norte, especialmente por su crecimiento económico y cultural, ya desde los tiempos de la colonia, se concretó en la tendencia de la naciente oligarquía nacional, cafetalera, terrateniente y financiera a asociarse con el capital comercial y financiero de ese país (Castellanos, 2001:52). Han quedado evidencias de ello en los registros oficiales, algunas de las cuales citamos en este trabajo.

La penetración del capital financiero norteamericano fue lenta y sin pausas, generalmente aliado a los capitales de la oligarquía nacional. Un ejemplo claro de esto es la instalación de la Pan American Life Insurance Co., de capitales estadounidenses, que comenzó a competir con los capitales nacionales en el área de los seguros ya desde las primeras décadas del siglo en cuestión.

En esos mismos tiempos, la Latin American Lines, también de capitales estadounidenses comenzó sus vuelos comerciales conectando San Salvador con Los Ángeles, en California. Asimismo, la empresa Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA), también de capitales estadounidenses y apoyada por capitales regionales del mismo origen radicados en Honduras –la Coyumel Fruit Co.–, comenzó también sus actividades en el rubro de los transportes aéreos. Poco después, los capitalistas nacionales, por medio de alianzas matrimoniales, comenzaron a participar en la empresa. Aún hoy, el apellido Kriete dirige desde entonces la empresa. (Paniagua, 2002:98)

El gobierno del presidente Jorge Meléndez, ante la necesidad de pavimentar algunas calles de la capital, a pesar de la oposición de una Junta de Notables reunida a propósito de la `deuda inglesa`, reconvirtió la deuda externa con un nuevo préstamo con la Metropolitan Trust Co. de Nueva York, Estados Unidos. Según se había hecho costumbre en las naciones surgidas de la desmembración del imperio colonial español, el gobierno nacional se obligó a pagar con los ingresos de aduana: el 70 % de estos ingresos quedaba como garantía de pago de esa deuda. No dejemos pasar desapercibido que los ingresos de aduana representaban la gran mayoría de los ingresos de los estados latinoamericanos en esos tiempos, y que el comercio con Estados Unidos ya había superado las cifras del comercio con cualquier país, incluido los países europeos. Este hecho tuvo lugar en 1922. Enseguida la compañía norteamericana nombró un interventor fiscal. Al poco tiempo, algunos banqueros salvadoreños comenzaron a participar del negocio, como David y Benjamín Bloom y Ángel y Eduardo Guirola Duke, que suscribieron los bonos emitidos por el estado. Aún hoy, esos apellidos figuran entre los más activos en la clase hegemónica empresarial salvadoreña, según el estudio de A. Paniagua, ya citado arriba.

En esos mismos tiempos, capitales norteamericanos asociados con la Canadian International Power Co. compraron lo que más tarde llegaría a ser la principal empresa de suministro de electricidad en San Salvador y en todo el país. (Castellanos, 2001:57)

Queremos detenernos ahora en otra cuestión que nos parece sumamente indicativa de la presencia estadounidense en el país. Se trata de las patentes y marcas de fábrica registradas en esas décadas y de las cuales da noticia el Diario Oficial. En esos tiempos, las patentes no implicaban una reserva de derechos o una prohibición taxativa de usar marcas registradas: no había elementos para controlarlo ni interés en hacerlo. Se trataba, más bien, de una comunicación de que se comienza a operar en el país en un rubro determinado del comercio o de la producción. En la práctica, se trataba de una comunicación oficial, que el gobierno aceptaba mediante la publicación en el órgano oficial, del comienzo de actividades económicas en el país.

La asiduidad de solicitudes de registro reportadas en el Diario Oficial en esos tiempos da indicio acerca de la intensificación de la intervención estadounidense en el rubro de los negocios en el país. Esto se da a partir de 1915.

Generalmente las actividades económicas estaban reducidas a las actividades comerciales, ya que la producción estaba centrada, en esos tiempos, en la producción de café para exportar o de granos para la supervivencia. La producción manufacturera o industrial era sumamente escasa. La mano de obra estaba dedicada, en gran medida, a la producción para la subsistencia.

En los primeros años del siglo no hay ninguna patente ni marca de fábrica registradas en el país con carácter oficial. Sin embargo, comenzaba a notarse un evidente incremento en el número de barcos que recalaban en puertos salvadoreños provenientes desde San Francisco, aunque pocos de ellos sean todavía de bandera estadounidense. Las primeras solicitudes de registro de marcas de fábrica en el país datan de principios de siglo, y provienen de Europa. Las primeras marcas de fábrica de origen estadounidense comienzan a registrarse en el país recién a partir de 1915. Sin embargo, las solicitudes de esta proveniencia adquieren una particular intensidad al terminar la guerra europea de 1914-1918, que culmina con el Tratado de Versalles, marcando el fin del predominio económico europeo y especialmente inglés, y dando lugar con ello, al comienzo del predominio mundial estadounidense. Esto toma especiales dimensiones en América Latina y especialmente en Centroamérica. El Salvador, tampoco aquí, es una excepción a ello.

En el país esto queda en evidencia en los registros de patentes y marcas de fábrica, de origen estadounidense, que se acrecientan muchísimo desde 1915, y cobran especial intensidad hacia 1920. Precisamente, en ese año de 1920 encontramos este registro:

“Don Ricardo Moreira hijo, de la firma Coldwell y Moreira, como apoderado de la firma AMERICAN CHICLE COMPANY, corporación del Estado de New Jersey, domiciliada en los números 19 a 25 West 44th. Street, ciudad, condado Estado de New York, en los Estados Unidos de América, manufactureros, solicita el registro de la nueva marca de fábrica y comercio de nacionalidad norteamericana cuyos facsímiles van al margen.”

y siguen los facsímiles (Diario oficial, 1920, Enero-Junio, 14 de enero de 1920, pág. 47).

Nótese que la solicitud de registro abarca la ‘marca de fábrica y comercio’, con lo que la firma comunicaba que puede comerciar o producir. Como decíamos arriba, la comunicación tendía a evidenciar el comienzo de las actividades comerciales. Esta característica es común a la mayoría de solicitudes de registro de marcas de fábrica. En la práctica, la actividad se reducía a importar desde Estados Unidos y vender en el país los productos para los cuales se solicitaba permiso, y la costumbre implicaba la solicitud de exclusividad para trabajar dichas marcas. Ese año de 1920 inaugura una intensa actividad en el registro de marcas de fábrica y patentes en el país, la gran mayoría de origen estadounidense.

Junto a las declaraciones oficiales que citábamos arriba, la publicación de estas solicitudes de registro de marcas de fábrica da indicios de la política oficial, tendiente a favorecer la presencia de empresarios de origen estadounidense. Los registros de estos años son numerosos.

La nota anterior es de enero de 1920. Ese mismo mes, el día 27, un nuevo intermediario, solicita el registro de varias marcas del mismo origen en el país del norte, según lo reproduce la nota del Diario Oficial. La primera de estas solicitudes dice así:

“El doctor don Alberto Gómez Zarate, abogado de este domicilio, en concepto de apoderado de Upp Motor Car Corporation, corporación de fabricantes organizada y existente de conformidad con las leyes del Estado de Virginia, domiciliado en la esquina de las Avenidas Este de Millwake y Mt. Elliot, ciudad de Detroit de Wayne, Estado de Michigan, Estados

Unidos de América, solicitando el registro de la siguiente marca de fábrica y comercio de nacionalidad norteamericana, para proteger toda clase de vehículos movidos por motores, incluyendo todos aquellos que se emplean para usos agrícolas”

y sigue la marca de fábrica. El comercio en el rubro de ‘vehículos movidos por motor’ será uno de los de mayor actividad comercial.

El mismo intermediario presenta la solicitud para otros registros, como “comisionado de SERV-US GROCERY PRODUCTS CORPORATION, del Estado de Delaware, con domicilio en...”,

para trabajar en el rubro de productos alimenticios. Y también como

“apoderado de Peninsular Paint & Barniz Company Limited, con domicilio en el condado de Wayne, en Detroit, Estado de Michigan...”,

para trabajar en el rubro de pinturas y barnices para obras y domicilio. Como vemos, un mismo intermediario representaba a distintas empresas en los rubros más variados, todas ellas de origen estadounidense desde el rubro de productos alimenticios hasta el de pinturas y barnices, desde empaques hasta productos medicinales y farmacéuticos.

Y el mismo día, el Diario oficial registra la solicitud de registro por parte del ya citado Ricardo Moreira hijo, de Coldwell & Moreira, como

“apoderado de la firma THE VITAGRAPH COMPANY OF AMERICA de Brooklin, Nueva York, para operar en el rubro de medicinas y fármacos”,

y también como

“apoderado de THE CHANDLER MOTOR CAR COMPANY, de Cleveland, Ohio, para proteger la fabricación y venta de carruajes de motor”.

Y luego, nuevamente Alberto Gómez Zárate, como

“apoderado de VICTOR MANUFACTURING AND GASKET COMPANY, de Chicago, Illinois, para proteger empaques de maquinarias y más...”,

Y también como

“apoderado de Montana Flour Mills Company, de Lewiston, Montana, para proteger la harina de trigo...”,

y además como

“apoderado de Pepsodent Company, de Chicago, Illinois, para operar en el rubro de dentríficos (sic) y preparaciones químicas medicinales y farmacéuticas.” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 27 de enero de 1920, pág. 138).

Observemos también aquí la variedad de rubros en los que opera el representante citado. La solicitud de The Chandler Motor Car Company incluía la ‘fabricación y venta de carruajes de motor’. La firma trabajó en el campo de la venta, pero no en el de la fabricación de ‘carros de motor’.

Completando los registros de ese prolífico mes de enero de 1920 en cuanto a registros de patentes y marcas de fábrica se refiere, el empresario salvadoreño intermediario Gómez Zárate² registra la marca de Partola Distributing Company, de Nueva York, para trabajar en el rubro de

2. El mismo Gómez Zárate aparecerá en esos años como un activo participante de la vida social y empresarial del país. En 1919 aparece como Secretario del ‘Comité pro Reclusión de Menesterosos’, que cambia su nombre por el de ‘Comité de Cooperación Social’, y tiene una intensa actividad para alejar a ‘los menesterosos’ de las calles de la capital del país, como se puede ver de las memorias del ministerio de Relaciones Exteriores de 1919, página 121.

“drogas, medicinas y productos químicos” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 28 de enero de 1920, pág. 148)

El día 31 del mismo mes, el mismo intermediario registra la marca de J. I. Case Threshing Machine Company, de Racine, Wisconsin, para trabajar en un rubro en el que hasta ahora no se tenían solicitudes,

‘arados, rastrillos de disco y accesorios para la agricultura’ (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 31 de enero de 1920, pág. 159).

En los meses siguientes continúa la proliferación de registros de marcas y patentes de fábrica de origen estadounidense en el país. Veamos brevemente los registros del mes de febrero de 1920.

En los primeros días de febrero

“Ricardo Moreira hijo, de Caldwell y Moreira, apoderado del Sr. Urlyn Clifton Tainton, de Martínez, Condado de Contra Costa, California, solicita patente de invención para perfeccionamientos en electrodos para la recuperación electrolítica de metales de soluciones que los contienen”.

Y el mismo día, el mismo intermediario, ahora como apoderado de Bristol Myers Company, de Brooklin, Nueva York, solicita el registro de una marca de fábrica

“para trabajar en el rubro de preparaciones medicinales en líquido o forma sólida, adaptados en el tratamiento de la dispepsia, indigestión y enfermedades semejantes” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 9 de febrero de 1920, pág. 205).

Y hacia fines del mes, el mismo intermediario, representando ahora a Bethlehem Motors Company, de Allentown, Pennsylvania, presentaba solicitud de registro para trabajar en el comercio y la producción de

“carretones de motor y vehículos de motor de cualquier clase y sus partes y accesorios”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 28 de febrero de 1920, pág. 313).

La lectura de los solicitantes de inscripción de marcas de fábrica o de patentes en el Diario Oficial deja la impresión que estas solicitudes estaban concentradas en pocas manos. De hecho, la mayoría de ellas son interpuestas por las dos personas citadas en estas líneas. En años posteriores el número de solicitantes aumentará relativamente poco. Ello deja la impresión de que las relaciones comerciales y empresariales estaban concentradas en un grupo relativamente pequeño. Con todo, no serán éstos los apellidos que se encontrarán entre la oligarquía salvadoreña de principios de siglo. Es muy probable que éstos que encontramos aquí sean sólo intermediarios. La oligarquía tenía sus intereses arraigados en el cultivo del café en esos tiempos.

Retomemos, a modo de ejemplo de lo que venimos sustentando, las solicitudes de este mes de febrero de 1920, año que hemos tomado como ejemplo. El mismo día 28 de febrero, nuevamente don Ricardo Moreira hijo presenta una solicitud, esta vez como representante de la firma Transcontinental Oil Company, de Pittsburg, Delaware, para trabajar en el comercio del rubro de carbón, petróleo, gasolina, quersina (sic), bensina (sic), etc. En esos mismos días, recalán en los puertos salvadoreños, y permanecerán varios días en ellos, los vapores ‘americanos’ ‘Point Bonita’ y ‘San Mateo’, ambos provenientes de San Francisco (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 28 de febrero y 3 de marzo de 1920, pág. 328 y 338).

Una lectura simultánea de las solicitudes de registro de marcas de fábrica y patentes de invención, con los registros del movimiento de barcos provenientes desde San Francisco, California, que recalaban en los puertos salvadoreños arrojará un interesantísimo paralelismo. La asiduidad de solicitudes de registro de patentes acompañará la intensificación del movimiento de barcos con origen estadounidense y con el nombramiento de representantes consulares salvadoreños en ese país.

En los comienzos del mes siguiente, marzo de 1920, se presenta una curiosa patente de invención. Se trata de la solicitud presentada por el apoderado de Centrifugal Cast Iron Pipe Co. Inc., de New York, Estados Unidos, de registro de una

“mejora en la fundición de artículos metálicos huecos, en parte centrífugamente”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 2 de marzo de 1920, pág. 338).

Sin duda, este invento es susceptible de ser aplicado en trabajos de herrería y obra en metales en talleres artesanales, en los que todavía el trabajo manual tenía una parte importante. La industria en las primeras décadas del siglo estaba aún por nacer en el país.

Una nueva solicitud de registro de marca de fábrica, siempre de origen estadounidense, de Stanley Rule & Level Company, de New Britain, Connecticut, Estados Unidos, para trabajar en el rubro de *“cuchillería, maquinarias, herramientas, partes y accesorios”*

de la marca Stanley, es seguida de una de las pocas solicitudes, en esos tiempos, de registro de marca de fábrica que no tienen origen en Estados Unidos, originada esta vez en Escocia. (Diario oficial, 1920, Enero-Junio, 2 de marzo de 1920, pág. 338). Nótese la ambigüedad de los términos ‘maquinarias’ y ‘partes y accesorios’, que dejaba abierta la posibilidad de operar en una campo sumamente grande.

A los pocos días de esta solicitud se presentan otras dos solicitudes de registro de origen estadounidense. Una de ellas, para la Lupply Company Inc., de New York para su marca Pasco, que trabajará en el rubro de

“cebadas, cervezas, lúpulo, maquinarias para cervecerías y para otros rubros”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 4 de marzo de 1920, pág. 356).

También aquí la ambigüedad en la definición del rubro: *‘maquinarias para cervecerías y para otros rubros’*, deja abierta la posibilidad de incursionar en un vasto campo de negocios. La indicación de que la empresa se dedicaría a importar maquinarias para cervecerías y para cualquier otro campo dejaba abierto un espectro tan amplio como impreciso de actividades, repitiendo la ambigüedad que citábamos arriba. El mismo día se publica la solicitud de registro de la firma The Mason Tine & Rubber Company, de Kent, Ohio, Estados Unidos, para el rubro de llantas y tubos neumáticos. Son años en los que el desarrollo de los transportes viales acompaña el crecimiento de los ferrocarriles. Las carreteras unirán los puertos comerciales del país con las ciudades, especialmente con la capital San Salvador.

Precisamente en esos días se publicaba un escrito, que citamos arriba, con categoría de editorial en el Diario Oficial, comentando la adhesión por parte del gobierno salvadoreño al Tratado de Versalles, en 1918, con juicios sumamente elogiosos a la ‘doctrina Monroe’. Hemos citado ya estos comentarios. Y también en esos días recalaban en los puertos salvadoreños los vapores ‘americanos’ “New Port”, proveniente de Guatemala y San Francisco, (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 6 de febrero marzo de 1920, pág. 371), “Sachem”, “Curacao” y “San Juan”, también con ruta entre los puertos salvadoreños y San Francisco (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 18 de marzo de 1920, pág. 449). Y unos días más tarde, hacia fines del mismo mes, recalaba el vapor ‘americano’ “Nehalem”; y hacia principios de abril, hacían lo propio el “Senator”, el “City of Pará” y el New Port”, todos ellos de bandera estadounidense. En esos días, sólo el “Larné”, de bandera inglesa, recalaba en los puertos salvadoreños, además de los vapores ‘americanos’ (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 5 de abril de 1920, pág. 561). La presencia estadounidense se hace cada vez más intensa a medida que avanza el siglo.

Precisamente en esos días, se nombraban tres nuevos cónsules salvadoreños en Estados Unidos, en Nueva York, Nueva Orleáns y San Francisco, como citábamos arriba.

En ese mismo mes de marzo de 1920, un año sumamente indicativo de la evolución de las ‘presencias’ en el país, se presentaba también una nueva solicitud de registro de patente de invención, probablemente con intenciones de volcarla en la producción, de la firma Lackawana Steel Company, de Nueva York, Estados Unidos, de un invento titulado

“Pilotajes de planchas de acero del modelo conocido por pilotaje de planchas de engranaje en secciones de pilotes separables” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 20 de marzo de 1920, pág. 479).

Todas estas evidencias dejan entrever una ‘presencia’ intensa y creciente de parte de Estados Unidos en el país. Esta intensidad de la presencia estadounidense en el país continúa durante toda la década. En los meses que siguen a éstos que estamos analizando, abril y mayo, esta intensidad se mantiene. Veamos los registros de marcas de fábrica de entonces.

A principios de abril de 1920 don Ricardo Moreira hijo, de la ya citada firma Caldwell y Moreira, un intermediario de notoria actividad en este campo, presenta una solicitud de registro de marca de fábrica como apoderado de International Motors, de Delaware, Estados Unidos, para la marca Mack, que operará en el rubro de *“camiones de motor y todo tipo de vehículos movidos por motor”*. Y el mismo, como apoderado ahora de la firma Geo P. Ide & Co., de Troy, New York, Estados Unidos, para la marca Ide, que operará en la industria textil en el rubro de camisas, puños y cuellos. Sólo una solicitud de registro de marca de fábrica de otra proveniencia es presentada en esos días, la de la firma inglesa The Dunlop Rubber Company Limited, de Regents Park, Londres. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 9 de abril de 1920, pág. 594-595).

Llama la atención la cantidad de solicitudes de registros de marcas que trabajarán en el rubro de transportes, tanto en *‘vehículos de motor’* como en *“llantas y tubos neumáticos”* y *‘carbón, petróleo, gasolina, quersina, bensina’*.

Decíamos arriba que en esos años comienza a desarrollarse el sistema de transporte en el país, especialmente entre los puertos y los centros de consumo. Comienza a nacer la red de carreteras y ferrocarriles que unirá los puertos de Acajutla, La Libertad y La Unión con las ciudades de San Salvador, especialmente, y también con Sonsonete, Santa Ana y San Miguel. Esto explica, probablemente, la variedad de solicitudes de registro de marcas para trabajar en ese rubro.

Sin duda, el auge del comercio exterior, incrementado por el aumento de las exportaciones de café, provocó el nacimiento de una serie de negocios en el rubro de transportes. La producción de café exigía la posibilidad de su exportación, y ello exigía a su vez la existencia de carreteras o vías férreas que transportasen el café hasta los puertos exportadores. Se puede entrever en estos datos la conjunción de intereses de los capitales nacionales y los extranjeros.

Queda por aclarar, sin embargo, el grado de participación de los capitales nacionales en el rubro de transportes. Tenemos certeza de su participación en la producción del café, pero no tenemos elementos para asegurar lo mismo para el caso de los negocios en el rubro de los transportes. De todos modos, parece evidente, como decíamos arriba, la conexión de los capitales nacionales, cada vez más ‘americanizados’, con los capitales estadounidenses.

Unos días más tarde a estas citas reportadas arriba se presentaba una solicitud de registro de la marca estadounidense Vicks, de la firma Vick Chemical Company, de Greensboro, North Carolina, Estados Unidos, para operar en el rubro de medicinas, píldoras, tabletas y pastillas para

“el dolor de cabeza, linimentos para el tratamiento del esparaván, sobrehuesos, enfermedades de la boca, torceduras, inflamaciones y cojeras de caballo; y para el hombre: reumatismos, neuralgias, quemaduras, enfermedades de la garganta y el pecho, contusiones y heridas o cojeras que requieran linimentos de esta clase...” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 13 de abril de 1920, pág. 619).

Es de hacer notar que la firma trabaja todavía en el país.

En los días siguientes se presentan cuatro solicitudes de registros de marcas: la marca Angelus, de una empresa de Leridan, Connecticut, Estados Unidos, para trabajar en el rubro de

“instrumentos de música de toda clase, máquinas parlantes, rollos discos, cilindros...”

de la firma S. B. Leonardo & Cia., de Park Place, Nueva York, Estados Unidos, también en el rubro de medicinas:

“remedios para la tos, ungüentos, remedios para resfríos, remedios para la sangre, remedios para enfermedades venéreas, jarabe para lombrices, loción para los ojos”

De la firma Bayer Company, también de Nueva York, Estados Unidos, para la marca Adelina, para la

“fabricación y venta de sedativos hipnóticos en general”.

Junto a estas solicitudes, todas ellas de origen estadounidense, tan sólo una de un origen diverso proveniente de Devonshire, Inglaterra, en el rubro de

“tocinos, jamones, carnes, mantecas...” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 17 de abril de 1920, pág. 666).

La diversidad de solicitudes de marcas podría dar lugar a pensar que estamos frente a una sociedad opulenta, con un alto nivel de consumo. Sin embargo, la realidad de esos tiempos indica que el consumo estaba limitado a un pequeño porcentaje de la población. La mayoría quedaba al margen de él.

Hacia fines de ese prolífico mes de abril de 1920 en cuanto a materia de solicitudes de registros se refiere, se presentan seis nuevas solicitudes de registro de marcas, de las cuales una de origen inglés, mientras que las restantes de origen estadounidense. Se trata de las solicitudes a favor de National Nuemeling & Stamping Company, de New Jersey, para la marca Nesco que trabajará en el rubro de

“vajilla esmaltada, de aluminio, de lata, de acero barnizado y galvanizado, como ollas sartenes, calderos, escadillas, marmitas...”.

Y de la firma Lexington, de Indiana, para trabajar con

“vehículos de motor de toda clase”.

Y de la firma Foster Rubber Company, de Kennebunk, Maine, para sus marcas Foster, Cat's Paw, Tredair, que trabajarán en

“almohadillas de hule o cojines elásticos para suelas de botas o zapatos”.

Asimismo, la firma Alligator Oil Clothing Co., de San Luis, Missouri, presentará, por medio de sus intermediarios en el país, solicitud de registro para trabajar en el rubro de ropa impermeable con su marca Alligator Brand. Y la firma R. J. Reynolds Tobacco Co., de Winston-Salem, North Carolina, solicitará registro para trabajar con su marca Camel para

“tabaco para fumar y cigarrillos en general”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 24 de abril de 1920, pág. 714-715).

Nuevamente, tan sólo una solicitud de registro de marca de un origen diverso al estadounidense, esta vez para la firma B., D. y H., de Londres, Inglaterra, que trabajará en el rubro de productos medicinales de tocador. La presencia europea no había sido desalojada totalmente de los negocios salvadoreños, a pesar de la avalancha de solicitudes estadounidenses.

En el mes siguiente, mayo de 1920, continúa la tendencia demostrada hasta ahora. En los primeros días la firma Sperry Flour Co., de San Francisco, California, que trabajará en el rubro de harinas de todo tipo, solicita registro de sus marcas de fábrica Santa Rosa, Barco, Sperry, Misión Bells y El Carmen (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 10 de mayo de 1920, pág. 811-812). Recordemos que

poco antes, en enero de ese año de 1920, se había solicitado registro de marca de una firma de Lewiston, Montana, para trabajar en rubro de protección de la harina de trigo.

Y hacia fines del mismo mes, se solicita el registro de cuatro firmas, dos de ellas estadounidenses y otras dos inglesas. Se trata de la marca Velie, de la firma Velie Motors Corporation, de Moline, Illinois, que ofrecerá servicios en el rubro de protección de vehículos y camiones; y de la marca Socony, de la firma Standard Oil Company, de New York, que trabajará en el rubro de petróleos y sus derivados. También en este rubro había sido presentada una solicitud anteriormente, de la Transcontinental Oil Company, de Pittsburg, Delaware. Estas firmas son de origen estadounidense, mientras que las firmas BM & Co., que operará en el rubro de la protección en la industria, y la firma High Flyer, que operará en el rubro de tabacos, que también solicitan su registro en este día, son inglesas.

Llama la atención la cantidad de solicitudes de registro de marcas de fábrica en algunos rubros, como el de cigarros o vehículos de motor. Hubiéramos esperado que la mayor parte de las solicitudes se verificase en el rubro de las industrias livianas, como confección de ropa o alimenticias. Sin embargo, éstas últimas están poco representadas en las solicitudes de registro de marcas. En cuanto a las solicitudes en el rubro de cigarros, cabe decir que, sin duda, el hábito de fumar estaba arraigado en la población salvadoreña de esos tiempos, en los que las posibilidades de diversión no eran muy variadas. A las solicitudes en ese rubro mencionadas más arriba, hay que agregar ésta del mes de junio de 1920. Se trata de la firma Liggett y Nyers Tobacco Co., de New Jersey, Estados Unidos, para sus marcas Spur, Chesterfield, American Beauty, Obak, Black Hat, Black Rat y Black Dog. Se trata de

“cigarros para fumar, cigarrillos puros y cigarros”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 9 de junio de 1920, pág. 1004-1005.)

Todas estas solicitudes citadas corresponden a marcas extranjeras, la gran mayoría proveniente de Estados Unidos, como queda dicho.

Paradójicamente, son sumamente escasas las solicitudes de registro de marcas nacionales. Cabe mencionar entre ellas, esta curiosa solicitud que citamos aquí, de junio de ese año de 1920, de un solicitante nacional. Se trata de la firma AB La Mejor, de San Salvador,

“para distinguir toda clase de mercadería que importe del extranjero”. (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 9 de junio de 1920, pág. 1004-1005.)

Como se ve, si bien la marca es nacional, el registro se solicita para trabajar en el rubro del comercio exterior, y más concretamente, para importar mercadería. Sin embargo, el registro no deja en claro a qué se dedicará la firma, pero la publicación en el Diario Oficial implica el permiso para operar. La ambigüedad del registro abre un amplio espectro a las posibilidades de operación.

Quisiéramos llamar la atención ahora en un detalle que puede pasar desapercibido: la mayor parte de las solicitudes de registro de marcas de fábrica provienen de empresas estadounidenses situadas en la costa oriental del país. Sin embargo, la mayor parte de los barcos provenientes de Estados Unidos venían de San Francisco o iban hacia esa ciudad, y la mayor parte de su comercio se realizaba con ciudades de la costa occidental. El Salvador es un país que ‘mira hacia el Pacífico’ por su situación geográfica: la mayor parte de sus intercambios comerciales se realizaban por sus puertos del Pacífico, Acajutla, La Libertad y La Unión, y tenían destinos o proveniencias de ciudades del Pacífico.

Sin duda, el mayor desarrollo de las empresas de la costa oriental de Estados Unidos, con respecto a las empresas de la costa occidental, no encontraban obstáculo en esta situación. Y sin duda también, la apertura del canal de Panamá en 1914 facilitó estos intercambios, aún cuando esta tendencia ya era una realidad desde comienzos del siglo.

III. Movimiento de barcos

Decíamos más arriba de la sorprendente intensidad del movimiento de los buques en los puertos internacionales salvadoreños en las primeras décadas del siglo. El hecho de que hubiera, casi diariamente, varios buques provenientes de otras naciones en los puertos salvadoreños transportando

carga o pasajeros, hace de esta región una región sumamente activa. Para el caso que nos ocupa, los barcos provenientes de los puertos estadounidenses o con destino a ellos, o con bandera estadounidense irán siendo cada vez más frecuentes a partir de la mitad de la segunda década.

La gran cantidad de barcos de otras naciones en los puertos, al tiempo que le daba a los intercambios un gran dinamismo, provocaba una gran dependencia de las relaciones internacionales, y con ello, del comercio internacional. Mencionábamos además la importancia que el Diario Oficial de El Salvador le otorgaba diariamente a ese movimiento en esos tiempos, concediéndole una sección espacio fija, generalmente en las páginas dos o tres. Es de allí que tomamos estas citas que siguen.

Primeramente, para introducirnos en el tema, transcribimos del Diario Oficial, en el año 1901:

“MOVIMIENTO DE BUQUES. Acajutla, enero 19 de 1901. Ayer, a las 4 p.m., fondeó en esta rada el vapor inglés “Guatemala”, de la Compañía Sudamericana, combinando en su primer viaje a San Francisco, California, procedente de Valparaíso y puertos intermedios, de 1.756 toneladas, con 82 hombres de mar, al mando del capitán T. Harris; trae 559 bultos de mercaderías, 3 cajas de plata acuñada, 3 sacos y 4 paquetes de correspondencia y á los pasajeros: señores delegados de Costa Rica Licenciado Ricardo Pacheco, Srío. Alberto Pacheco y criado; además, a los señores Luis Alderson, José y M. C. Cabezas, de Puntarenas, Gral. Letona, esposa y 2 niñas, y B. Courtade, de La Unión; P. Calderón Ramírez, de La Libertad.- Sanidad Perfecta.” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 21 de enero de 1901, pág. 127).

Queremos resaltar algunos detalles que no hacen directamente a nuestra cuestión, pero son de interés. El criado del secretario del delegado de Costa Rica aparece mencionado solamente como ‘criado’; la esposa del general Letona, sólo como ‘esposa’ y sus hijas como ‘dos niñas’. Si bien no lo citamos aquí, la fuente señala que el barco viene desde Valparaíso, Chile, y que ha pasado antes por La Unión y La Libertad, donde cargó pasajeros. Efectivamente, estos datos se pueden verificar en el Diario Oficial de los días anteriores. Sin duda, este barco hacía el recorrido entre Valparaíso y San Francisco, y recalaba en muchos de los puertos intermedios. Se trata de un barco que transporta carga y pasajeros, y tiene como destino San Francisco.

Anteriormente, el Diario Oficial presentaba noticias del paso del barco “Neko”, alemán, proveniente desde San Francisco, California, con *“bultos de mercadería”, “sacos de correspondencia” y “pasajeros”*. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 4 de enero de 1901, pág. 16.) Nótese que tanto el “Neko” como el “Guatemala” son barcos europeos, hacen el servicio entre los diversos puertos del Pacífico, desde San Francisco hasta el sur de Chile, que llevan mercaderías, correspondencia y pasajeros, y –y esto es lo que nos interesa- recalcan en los puertos salvadoreños y terminan en un puerto estadounidense.

El día 8 de enero de 1901 recalcan en los puertos salvadoreños el “Costa Rica” de bandera inglesa; el “Sesostris”, de bandera alemana; y el “Loa”, de bandera chilena, todos ellos provenientes de San Francisco, California (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 9 de enero de 1901, pág. 60). Este último puerto es el que se usa casi en exclusividad en esos años, para el tránsito entre los puertos salvadoreños y la costa occidental de Estados Unidos. La información aparece en el Diario Oficial del día 9 de enero. El día 10 se publica la información de los barcos que recalcaron el día anterior: el “Barracouta”, proveniente de San Francisco, el “City of Pará”, que va hacia San Francisco, lo mismo que el “Colón”. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 10 al 16 de enero de 1901, pág. 63 y 97).

Como se puede apreciar, en tres días pasaron por puertos salvadoreños cinco barcos cuyo destino o proveniencia era San Francisco.

El día 24 de ese mismo mes de enero la publicación oficial anuncia la presencia del “Perú”, mercante de bandera inglesa, y nuevamente el “City of Pará”; ambos provienen de San Francisco. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 24 de enero de 1901, pág. 163). El 28 recalca “El Salvador”, remolcador que partió de San Francisco el día 22. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 28 de 1901, pág. 180). No encontraremos ya noticias del remolcador en todos esos años; es de suponer que se quedó trabajando en los puertos

salvadoreños. Si bien el anuncio oficial no lo dice, es posible que provenga de los astilleros de la zona de San Francisco. Notemos además el tiempo de viaje: un barco de ese tiempo empleaba unos seis días en hacer el trayecto desde San Francisco hasta los puertos salvadoreños, aunque si recalaba en los puertos intermedios, mexicanos o guatemaltecos, la duración del viaje se prolongaba. Es de suponer que el remolcador no hizo paradas intermedias ya que no transportaba pasajeros ni carga. Otras noticias acerca de barcos mercantes de ese tiempo dan cuenta de varios días más para el trayecto: usualmente, se empleaban diez o doce.

En el mes de febrero de ese año, recalán en los puertos salvadoreños el “New Port, proveniente también de San Francisco, lo mismo que el “Acapulco”. Las noticias aparecen en el Diario Oficial de los días 5 y 15, respectivamente. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 5 y 15 de febrero de 1901, pág. 219 y 281) En el día 16 se publica la presencia de cuatro mercantes más en los puertos salvadoreños: el “Chile” y el “Colombia”, ambos de bandera inglesa, que van hacia San Francisco, y el “Perú”, del que no se aclara su bandera, y que también parte para San Francisco. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 16 de febrero de 1901, pág. 284). Algunos de ellos, como el “Perú” o el “New Port”, los encontraremos repetidas veces en esos años en los puertos salvadoreños.

Hacia fin de ese mes de febrero otros tres mercantes llegan a los puertos salvadoreños provenientes de San Francisco: nuevamente el “Sesostris”, esta vez “sin pasajeros, carga ni correspondencia”, de bandera alemana, y el “City of Sydney”, “con 960 bultos”; ambos llegan el día 25. El día 26 llega el “Guatemala”, de bandera inglesa y “con 196 bultos”. Todos ellos estarán varios días en los puertos de La Libertad, Acajutla y La Unión. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 26 y 27 de febrero de 1901, pág. 351 y 364).

El puerto de San Francisco no es el único puerto desde donde provienen los mercantes que recalán en los puertos salvadoreños. Numerosos otros mercantes lo hacían también, de otras provenientes, en esos tiempos. Por ejemplo:

“Acajutla, marzo 8 de 1901. Hoy, a las 7 a.m., ancló en esta rada el vapor alemán “Ramsés”, procedente de Hamburgo y escalas, de 2.322 toneladas, su capitán W. Bieleberg, con 86 hombres de mar. Sin carga, pasajeros ni correspondencia. Sanidad perfecta.” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 9 de marzo de 1901, pág. 428).

Y pocos días después recalaba otro mercante alemán.

“Acajutla, marzo 13 de 1901. Hoy, a las 6 y 15 a.m., ancló en esta rada el vapor alemán “Pentaur”, procedente de Hamburgo y escalas, de 1.984 toneladas, su capitán Peterson, con 57 hombres de mar; trae para este puerto 736 bultos de mercadería y un paquete de correo.- Sanidad perfecta.” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 14 de marzo de 1901, pág. 460).

Hay algunos elementos que es interesante destacar en estas noticias. Uno de ellos es el hecho que el “Ramsés” viene desde Hamburgo y no trae mercadería: “sin carga, pasajeros ni correspondencia”. Es de suponer, sin embargo, aunque la fuente no lo menciona, que no trae mercadería para estos puertos pero sí para otros en su ruta y que recalaba en puertos salvadoreños con el fin de cargar mercadería. El “Pentaur”, en cambio, trae 736 bultos y correspondencia, como indica la fuente.

Luego, es de detenerse un momento en la ruta desde Hamburgo hasta los puertos salvadoreños. Tampoco aquí la fuente es explícita. Sin duda, estos mercantes que partían desde los puertos europeos en esos años cruzaban el Atlántico hacia el sur y llegaban a aguas del Pacífico por el estrecho de Magallanes. Este largo viaje podía durar más de un mes, si contamos las escalas intermedias posibles, como Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso o Panamá.

La ruta por los mares del norte nunca fueron usados por los mercantes; la ruta por el sur de África y el océano Índico resultaba demasiado larga. El canal de Panamá se abre al uso en 1914. Por ende,

la única ruta marítima posible en esos tiempos para el comercio europeo con los puertos del Pacífico pasaba por el estrecho de Magallanes. La ruta que lleva desde Panamá o incluso Valparaíso, hasta San Francisco, pasaba sin duda por los puertos salvadoreños. Esta información puede completarse con las cifras del comercio exterior que presentamos más arriba para dar una idea cabal de la ‘presencia’ estadounidense en el país por esos años: Estados Unidos, aunque no era el destino o la proveniencia más importante para el comercio salvadoreño, era siempre un espacio a tomar en cuenta.

Para abonar a esto, en esos días, precisamente, dos mercantes recalaban en los puertos salvadoreños, ambos procedentes de San Francisco: el “Palena” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 15 de marzo de 1901, pág. 468), y el “Colón” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 16 de marzo de 1901, pág. 476). Y pocos días después, el 23, el “Perú”, un enorme mercante para la época de 4.540 toneladas, recalaba en los puertos salvadoreños, también éste proveniente de San Francisco con pasajeros y 694 bultos, lo mismo que el “Colombia”, de bandera inglesa, y el “Abydós”, de bandera alemana y proveniente de Hamburgo, por la ruta del estrecho de Magallanes (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 23 de marzo de 1901, pág. 533).

En el mes de abril recalaban también en los puertos salvadoreños los mercantes “New Port”, “Tucapel”, “San José”, “Acapulco”, “Imperial”, “Perú”, “Yavi”, “Arequipa” y “City of Sydney”, todos ellos provenientes de San Francisco. Algunos continúan su viaje hacia los puertos del sur, como Panamá o Valparaíso. Otros vuelven ‘hacia el Norte’, y llegan hasta San Francisco. En ese mes, sólo dos vapores de otra proveniencia, ambos de bandera alemana llegan desde Hamburgo: el “Denderah” y el “Kambyses”. (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 8 al 26 de abril de 1901, pág. 618-741). Como se ve, nueve barcos de proveniencia estadounidense en un mes: aproximadamente, un nuevo barco cada tres días. Si tenemos en cuenta que estos barcos estaban además varios días en puertos salvadoreños, ya que la mayoría de ellos recalaban tanto en Acajutla como en la Libertad y La Unión, podemos pensar que había constantemente por lo menos un barco proveniente de ese destino en cada día del mes en alguno de los puertos salvadoreños.

En los meses de mayo y junio recalaban en los puertos de Acajutla, La Libertad y La Unión los mercantes “City of Pará”, “San Juan”, “San José”, “New Port”, “Guatemala”, “San Blas” y “Palena”, todos ellos provenientes también de San Francisco. Mientras que sólo uno desde Hamburgo, nuevamente el “Kambyses” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 6 de mayo al 25 de junio de 1901, pág. 802-1187).

Los mercantes que recalaban en los puertos salvadoreños en esos tiempos no tienen esas únicas proveniencias. Otros barcos provienen de Valparaíso, Panamá y Ocosingo, pero los citados son la mayoría. Se puede suponer una intensa ruta de comercio y de transporte de pasajeros entre los puertos del Pacífico, que va entre el puerto chileno de Valparaíso hasta el estadounidense de San Francisco. Los puertos citados son, sin duda, obligadas paradas intermedias. Probablemente, los puertos salvadoreños tenían también la calidad de ‘obligada parada intermedia’.

La asiduidad de los mercantes que recalaban en los puertos salvadoreños provenientes de San Francisco, o con rumbo a ese puerto, puede hacer suponer que el comercio exterior salvadoreño se dirigía únicamente hacia esa ciudad del norte. Sin embargo, las cifras del comercio exterior que citábamos arriba revelan un tráfico más intenso, en las primeras décadas del siglo, con Alemania o Inglaterra, que con Estados Unidos. Esta situación se irá revirtiendo paulatinamente después de las dos primeras décadas del siglo, y aceleradamente desde principios de la tercera década en adelante, como se puede inducir de las cifras del comercio exterior que reporta el Diario Oficial para esos tiempos.

Con el correr de los años, terminando la segunda década del siglo, la frecuencia de barcos que hacen la ruta entre los puertos salvadoreños y San Francisco se mantiene. Pero hay un cambio que creemos importante: la mayoría de esos barcos tienen ahora bandera estadounidense, mientras que en los datos anteriores, la mayoría de los barcos tenían banderas inglesa, alemana, panameña o guatemalteca.

En el mes de enero de 1920 el Diario Oficial reporta la presencia en el puerto de Acajutla de dos barcos de bandera ‘norteamericana’: el “Senator”, que recalca el 7 de enero de ese año proveniente de Corinto, que llega *“sin carga ni pasajeros”* y parte con ellos rumbo hacia San Francisco, y el “Paráiso”, que llega de Guatemala el día 12 y, probablemente, aunque esto no lo indica el reporte, desde San Francisco (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 7 y 12 de enero de 1920, pág. 18-47). Y en los días 19 y 23, recalcan el “Nehalem” y el “Faivhaven”, ambos de bandera ‘norteamericana’, además del “New Port”, que presta servicio desde hace más de dos décadas. Todos ellos provenientes también desde San Francisco y con rumbo nuevamente a esa ciudad (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 19 y 23 de enero de 1920, pág. 104 y 114).

En esos tres primeros meses del año 1920 recalcan además en los puertos salvadoreños los siguientes barcos de bandera ‘norteamericana’: el “Stetson”, el 30 de enero; el “City of Pará”, el 16 de febrero; el “San Juan”, el 17 de febrero; el “Centralia”, el 21 de febrero; y el “Sachem”, el “Curacao” y el “San Juan”, todos el mismo día, el 18 de marzo (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 30 de enero al 23 de marzo de 1920, pág. 104-525). A ellos hay añadir los barcos de otras banderas que hacían el servicio entre los puertos salvadoreños y los puertos estadounidenses del Pacífico, tan numerosos como en años anteriores.

El reporte de los años siguientes mantiene la misma tendencia que hemos presentado aquí, pero su presentación tornaría repetitivo este apartado.

Resulta interesante comparar estos datos acerca del movimiento de los barcos con las cifras del comercio exterior de fines de la segunda década del siglo. Los números se vuelcan a partir de esos años decididamente hacia el comercio con Estados Unidos, que se realizaba casi exclusivamente por vía marítima, entre los puertos salvadoreños y los estadounidenses del Pacífico.

IV. Comentarios oficiales

Presentemos ahora otras evidencias de la presencia estadounidense en el país que hemos encontrado en nuestro trabajo. Éstas que siguen son evidencias encontradas en papeles oficiales.

Efectivamente, se encuentran numerosos comentarios oficiales que revelan la presencia de Estados Unidos en el país, en esos tiempos. Éstos fueron aumentando, como las demás evidencias, a medida que va avanzando el siglo XX. Se trata de comentarios que parten desde el Poder Ejecutivo, desde las distintas carteras del gobierno, especialmente desde la cartera de Relaciones Exteriores. Generalmente revelan la admiración que despierta en las esferas gubernamentales el sistema estadounidense.

En 1901, el secretario de la cartera de Relaciones Exteriores, don Francisco Reyes, presenta su informe anual a la cámara de Diputados. En ese informe de varias páginas, las relaciones con Estados Unidos ocupan más de una y revelan un gran aprecio por estas relaciones en los círculos oficiales. Leemos en el Diario Oficial:

“Memoria de la Cartera de Relaciones Exteriores y Justicia presentada ante la Cámara de Diputados por Francisco Reyes, Ministro del Ramo. ... No obstante algunos negociados relativos a reclamos de ciertos reclamos de ciudadanos americanos, que pudiesen haber enfriado nuestras relaciones con la Gran República (sic), éstas han continuado en el tono de la mayor cordialidad y armonía, merced al elevado espíritu de justificación que caracteriza al Gobierno americano” (Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 18 de marzo de 1901, pág. 481).

No hemos encontrado datos acerca de esos reclamos que ‘pudiesen haber enfriado’ las relaciones, salvo una breve alusión a una empresa estadounidense de Oakland, California. En esos mismos días, sin embargo, hemos encontrado también una invitación a la Feria Industrial Panamericana de Buffalo, Estados Unidos; noticias acerca del traslado del consulado estadounidense en Acajutla y de las dificultades que genera una compañía chilena cuyos barcos operan con bandera estadounidense; el nombramiento de Rafael Zaldívar como ministro plenipotenciario de El Salvador ante el gobierno

de Estados Unidos, y noticias acerca del quiebre de la compañía 'El Triunfo Limitada', de Alegría, Usulután, de cuyas acciones tenía mayoría una empresa estadounidense, la Salvador Comercial Company, y de lo cual citaremos más adelante algunos detalles. ((Diario Oficial, 1901, Enero-Junio, 18 de marzo de 1901, pág. 484-5). Como se ve, una actividad internacional intensa, y en ella, la presencia estadounidense constante.

Redundando en este concepto, en esos mismos días, el periódico refleja la presencia en los puertos salvadoreños de los mercantes 'Colón' y City of Sydney', que zarpan hacia San Francisco, California, y del mercante chileno 'Palena', que viene, precisamente, de San Francisco.

Es interesante resaltar que en esos días, el periódico oficial, en su sección de noticias, reproduce lo siguiente:

"Washington, 19.- probablemente se dará orden al buque de guerra "Kearsarge", que ahora está en Pensacola, para que proceda a Venezuela a proteger los intereses americanos en aquella República. El "Kearsarge" ha recibido las instrucciones mantenerse lista para partir al primer aviso". (Diario Oficial, 1901, 22 de Enero de 1901, pág. 135-6).

Notemos que es una situación que todavía no se ha producido, a más de mil kilómetros de distancia, que se refiere a dos países lejanos. Sin embargo, la noticia está publicada en el periódico oficial. Esto revela la influencia de Estados Unidos en el país centroamericano. Si bien hemos encontrado también noticias provenientes de Londres y otros países de Europa, como Alemania o Francia, no hemos encontrado noticias de este tipo en esos tiempos, lo que es un dato revelador.

La intención de '*proteger los intereses americanos*' será posteriormente una razón que justificará con frecuencia la intervención de Estados Unidos en los países latinoamericanos. Las intervenciones de países europeos en la región, que también las hubo y no pocas, no tendrán sin embargo estos argumentos como justificación.

Los comentarios oficiales, como las otras evidencias de la presencia estadounidense en el país, se hacen cada vez más frecuentes a medida que avanza el siglo, y se acentúan después de la finalización de la guerra europea de 1914-1918, como queda dicho. Generalmente, se trata de discursos de funcionarios del gobierno, comentarios desde el Poder Ejecutivo o desde la Asamblea Legislativa.

En 1920, encontramos en el Diario Oficial este comentario sumamente interesante: el Presidente de la República don Jorge Meléndez se dirige a la Asamblea Legislativa en la apertura de las sesiones ordinarias. En ese mensaje hace una larga reseña de la situación del país en el año anterior. Presentando 'algunos momentos delicados', habla de la acción de

"elementos perturbadores, que, predicando odios y rencores, opusieron a la acción del Gobierno fuerzas de resistencias, por no decir de hostilidad, obstaculizando así su buena marcha, con la violenta campaña llevada a cabo por determinadas publicaciones. Esto ha contrastado con las francas manifestaciones de cordialidad que mi gobierno ha recibido del exterior... Todos los gobiernos se han mostrado con el de El Salvador igualmente cordiales, y a todos, por lo mismo, debémosles sincero reconocimiento; pero de manera especial he de hacer mención del ilustrado Gobierno de los Estados Unidos de América, cuyas manifestaciones de amistad han sido cada vez más expresivas..." (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 25 de febrero de 1920, pág. 309).

Y precisamente en esos días llega al país el cuerpo del ex Presidente don Carlos Meléndez, hermano del entonces Presidente, a bordo del crucero estadounidense 'Cleveland. Gravemente enfermo, don Carlos Meléndez había dejado la presidencia para ir a curarse a Estados Unidos, donde a la postre falleció. El hecho de que su cuerpo llegue al país a bordo de una nave de guerra de Estados Unidos habla de las buenas relaciones entre los dos gobiernos, como se puede entrever también del fragmento del discurso anterior. En esos mismos días tocaban puertos salvadoreños y permanecían

varios días en ellos, además del ‘Cleveland’, los barcos estadounidenses “City of Pará”, “San Juan”, “Libby Maine” y “Centralia”, como se ve en otra parte de este trabajo. Asimismo, se presentaban varias solicitudes de registros de marcas de fábrica, como se ve también en otra parte de este trabajo.

Siempre en ese año 1920, el Diario Oficial publica un editorial que comenta la adhesión del país al Tratado de Versalles que pone fin a la Guerra Europea de 1914-18. En ese editorial hay algunos comentarios acerca de la Doctrina Monroe, sus alcances, consecuencias e interpretaciones. El editorial pone en evidencia “ciertas inteligencias regionales, como la reconocida bajo la denominación de Doctrina Monroe”. Notemos que el editorial otorga a la ‘doctrina Monroe’ la categoría de ‘inteligencia regional’. Sostiene que ésta debe entenderse en su momento histórico presente y en sus proyecciones futuras. El Gobierno de Jorge Meléndez opina que el alcance de la Doctrina quedó

“expuesto en el discurso que el Excelentísimo Señor Presidente de los Estados Unidos de América Woodrow Wilson pronunció ante los Delgados al Segundo Congreso Científico panamericano en enero de 1916. Y como quiera que en ese memorable documento, se consigna el espíritu de aquella Doctrina, de manera solemne y categórica, y se proclama que ella ampara la existencia de las pequeñas nacionalidades y respeto a su integridad y soberanía, a la vez que consagra el derecho a la igualdad...” (Diario Oficial, 1920, Enero-Junio, 5 de marzo de 1920, pág. 361)

y transcribe a continuación, en las páginas siguientes el texto completo del discurso de Woodrow Wilson en el Congreso aludido, realizado cuatro años antes.

Más adelante afrontaremos nuevamente las reacciones oficiales ante la Doctrina Monroe. Por ahora resaltamos solamente el hecho que la publicación oficial reproduce íntegramente el discurso del presidente de Estados Unidos, y no los de los otros presidentes presentes en un congreso que tuvo lugar hace ya varios años.

V. Un caso para destacar: el Tratado Bryan-Chamorro

En agosto de 1914, los gobiernos de Nicaragua y Estados Unidos firmaron un tratado de cooperación, el Tratado Bryan-Chamorro,

“animados del deseo de fortalecer su antigua y cordial amistad por medio de la mas sincera cooperación en cualesquiera empresas de ventajas e interés mutuos, y de proveer en cuanto a la posible construcción de un canal interoceánico de navegación por la vía del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua o por cualquier otra ruta en el territorio nicaragüense” (Rodríguez González, 1917: 41-43).

Este Tratado despertó rápidamente un serio recelo por parte de las naciones centroamericanas, que consideraron que algunos de los puntos dañaban seriamente su soberanía. Incluimos el texto completo de este Tratado en el Anexo 1, tomado de la obra de Salvador Rodríguez González, El Golfo de Fonseca en el derecho público centroamericano. La doctrina Meléndez, Imprenta Nacional, San Salvador, 1917, en las páginas pág. 41-43.

Es difícil decidir con certeza cuáles de los puntos del Tratado despertaron mayores recelos de parte de los gobiernos centroamericanos. Con todo, podemos resaltar aquí algunas cuestiones que hacen a nuestro estudio. Las reacciones salvadoreñas hacen hincapié, especialmente, en la concesión por parte de Nicaragua, a Estados Unidos, de la posibilidad de construir una base naval en el Golfo de Fonseca, donde confluyen las costas de Nicaragua, El Salvador y Honduras. La postura salvadoreña pone en relieve que esta presencia lesionaría la soberanía del país.

Es difícil discernir si las reacciones salvadoreñas se deben a que El Salvador no fue consultado, lo que transformaría el hecho en un acto nicaragüense, y que reforzaría las relaciones de ese país con

Estados Unidos, o porque verdaderamente existía un sentimiento de violación de la soberanía. Los fundamentos de los argumentos esgrimidos por los funcionarios del gobierno salvadoreño parecen indicar la segunda de las posibilidades, si bien los límites en el Golfo de Fonseca no estaban todavía demarcados.

Veamos algunos elementos del Tratado. El primer punto que pudo despertar las reacciones de los gobiernos centroamericanos es el objetivo explícito de este Tratado: posibilitar la construcción de un canal interoceánico por parte de Estados Unidos en el territorio de Nicaragua,

“cuando quiera que el gobierno de los Estados Unidos estime conveniente para los intereses de ambos países la construcción de tal canal” (Rodríguez González, 1917:41-43).

Ello implicaba dejar librado al arbitrio de un gobierno de fuera de la región el momento oportuno para la realización de dicho canal, y con ello, el momento oportuno para intervenir en ella. Esto incentivaba la presencia estadounidense y tomaba especiales dimensiones porque, en virtud del Tratado

“Nicaragua cede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos, por siempre libres de todo impuesto u otra carga pública, los derechos de exclusiva propiedad necesarios y convenientes para la construcción, funcionamiento y conservación de un canal interoceánico”. (Rodríguez González, 1917:41-43, ARTÍCULO I).

El segundo punto del Tratado que pudo despertar recelos, y particularmente para El Salvador, es la concesión del derecho de establecer una base naval en el Golfo de Fonseca:

“El Gobierno de Nicaragua, le concede además por igual lapso de noventa y nueve años, el derecho de establecer, explotar y mantener una base naval en el punto del territorio de Nicaragua, sobre el Golfo de Fonseca que el Gobierno de los Estados Unidos quiera elegir”. (Rodríguez González, 1917:41-43, ARTÍCULO II).

Los argumentos presentados en el Tratado para dicha concesión son dos: primeramente, la posibilidad de facilitar a Estados Unidos la protección del canal de Panamá, inaugurado en ese mismo año de 1914. Llama la atención esta concesión, en un territorio relativamente lejano al canal ya construido y cuando el objetivo explícito de dicho Tratado es, precisamente, la posible construcción de otro canal interoceánico. La protección podría justificarse por el estallido de la guerra europea en agosto de ese año, precisamente cuando se inauguraba el canal de Panamá.

El segundo argumento es, quizá, todavía más importante: la base naval en el Golfo de Fonseca permitiría

“el ejercicio de los derechos de propiedad cedidos al mismo gobierno (de Estados Unidos)” (Rodríguez González, 1917:41-43, ARTÍCULO II).

Si bien se trata de territorios nicaragüenses, la cercanía geográfica de estos territorios, que quedarían de propiedad estadounidense, no podían, a nuestro juicio, no despertar el recelo de los gobiernos salvadoreño, hondureño y costarricense.

La concesión por noventa y nueve años, renovable por otros noventa y nueve a discreción del gobierno estadounidense, de la propiedad de las tierras nicaragüenses del futuro canal no lesionaba directamente la soberanía salvadoreña. Sin embargo, implicaba una fuerte presencia estadounidense en Nicaragua. Probablemente, el gobierno salvadoreño no veía con buenos ojos una situación que quizá desearían para su país. En cambio, la concesión de la base naval en el Golfo de Fonseca lesionaba los derechos salvadoreños en el Golfo de Fonseca. Aún cuando faltaba todavía una demarcación definitiva de las soberanías en el Golfo, los derechos salvadoreño y hondureño al Golfo eran evidentes.

Para los intereses salvadoreños,

“El tratado Bryan-Chamorro desconoce y viola los derechos de dominio que El Salvador tiene en el golfo de Fonseca. ...Desde el siglo XVI, en que este Golfo fue descubierto por los españoles, que conquistaron la América Central, denominándoselo Golfo de Fonseca en honor al Presidente del Consejo de Indias, a cuyo cargo estaba el gobierno de estas tierras, en representación de la Corona de Castilla, perteneció al través de todo el tiempo de la Dominación Española, a la Madre Patria, cuyos derechos de exclusivo dominio en sus aguas jamás fueron puestos en duda. Emancipada la América Central, el dominio referido pasó al patrimonio de la República Federal que formaron cinco Estados”. (Bermúdez, 1917:221-228).

El texto de Alejandro Bermúdez que citamos aquí presentaba a continuación un largo alegato referido a los derechos de El Salvador sobre el Golfo de Fonseca. Estos alegatos abundaban en lo que citábamos arriba: el Tratado Bryan-Chamorro, al conceder a Estados Unidos la posibilidad de establecer una base naval en dicho Golfo, lesionaría la soberanía salvadoreña.

La reacción salvadoreña se realizó, por lo tanto, en el campo del derecho internacional. En 1917, el gobierno salvadoreño, junto a otros gobiernos centroamericanos, interpuso una demanda contra Nicaragua por dicho Tratado. (Rodríguez González, 1917:155-158).

Las cuestiones presentadas por el gobierno de El Salvador se centraban en la cuestión del Golfo de Fonseca, sin dejar de aludir a las otras concesiones por parte de Nicaragua. Estas cuestiones, y las otras presentadas por los gobiernos centroamericanos, especialmente por el gobierno de Costa Rica, dieron lugar a un debate público cuyos argumentos fueron posteriormente agrupados bajo el nombre de ‘doctrina Meléndez’, que mencionábamos más arriba.³ Cabe resaltar aquí que estas reacciones en el campo internacional tenían lugar en los mismos tiempos en que el comercio con Estados Unidos se hacía más intenso, y en tiempos en que la presencia de barcos con bandera de ese país se tornaba sumamente frecuente en los puertos salvadoreños.

Algunos argumentos provenientes de los representantes salvadoreños, que contribuyeron a consolidar la ‘doctrina Meléndez’ fueron expuestos por el salvadoreño doctor Salvador Rodríguez González en los debates, y resumidos por él en su obra citada. Presentamos sólo algunos de esos argumentos.

“Hayya opinión ilustrada y clara sobre la ilegalidad y la invalidez del Tratado Bryan-Chamorro... sólo la fuerza es lo que se ve imperar en el fondo de ese delicado y difícil problema; la fuerza, pero no el respeto al derecho ageno (sic)... Todo es para los Estados Unidos: el derecho exclusivo y perpetuo sobre la ruta o las rutas del canal, el arriendo de las islas del Mar Caribe y el dominio absoluto del Golfo de Fonseca por medio del establecimiento de una base naval en un lugar que monopoliza la entrada y las comunicaciones interiores del Golfo y amenaza de muerte la seguridad y la independencia de los países ribereños.”

Pensamos que en este argumento, nuestro autor se extralimita haciéndole decir al Tratado cosas que no ha dicho: el dominio absoluto del Golfo de Fonseca para Estados Unidos no está dicho en el Tratado, como tampoco que la base naval deba establecerse *en un lugar que monopoliza la entrada y las comunicaciones interiores del Golfo*. Y, si bien el gobierno de Estados Unidos podía elegir el lugar del emplazamiento de dicha base naval, nos parece exagerada la expresión amenaza de muerte la seguridad y la independencia de los países ribereños.

Nuestro autor, además, se permite hablar en nombre de su país y de Honduras, al decir que

“Para El Salvador y Honduras, profundamente lesionados por el establecimiento de esa base naval, no se consignan en las discusiones preliminares sino vagas promesas de respeto a su soberanía y de buena voluntad para su progreso y desarrollo; pero no se atiende a

3. Para un panorama de la ‘doctrina Meléndez’ y sus alcances véase Mario Sancho, Nicaragua en el Senado Norteamericano, 14 de febrero de 1916, en Salvador Rodríguez González, El Golfo de Fonseca en el derecho público centroamericano. La doctrina Meléndez, Imprenta Nacional, San Salvador, 1917, consultado en la Biblioteca de la Universidad de Illinois, Estados Unidos, pág. 283-286.

sus protestas y demandas, sólidamente apoyadas en la verdad, en la justicia y el derecho; y la concesión atentatoria se pone en práctica de la misma manera que se adoptó para obtenerla: sin respeto alguno de las leyes Constitutivas ni para los Tratados y Convenciones existentes, y sin otro elemento justificativo ante la historia que la fuerza". (Rodríguez González, 1917:302-309).

Los dos países comparten, junto a Nicaragua, costas sobre el Golfo de Fonseca. Por ello, puede entenderse que los intereses geopolíticos sean compartidos y expresados en común, y seguramente en este contexto deben entenderse estas palabras que citamos. Sin embargo, tampoco hemos encontrado en el Tratado las ‘vagas promesas de respeto a su soberanía’ que menciona Rodríguez González.

El Salvador interpuso una demanda ante la Corte Centroamericana de Justicia con sede en Costa Rica en contra del gobierno de Nicaragua a propósito del Tratado. La sentencia de la Corte, poco tiempo después, fue favorable al país demandante y aconsejaba dejar sin efecto el Tratado. En efecto, las tres principales resoluciones del Tratado: la construcción de un canal interoceánico entre el Océano Atlántico y el Pacífico en territorio nicaragüense, la concesión de la propiedad de la tierra correspondiente al supuesto canal, y la apertura de la base naval en el Golfo de Fonseca, no se llevaron a cabo y quedaron sin efecto (Rodríguez González, 1917:189-268).

La cuestión sirvió para un profundo debate acerca de los derechos en el campo de las relaciones internacionales y acerca de las relaciones entre los países. La ‘doctrina Meléndez’, sin duda, fue un valioso precedente en cuanto al derecho internacional se refiere, porque permitió poner en tela de juicio, desde el punto de vista de los intereses de países territorialmente pequeños, un tratado internacional en el que tomaba parte un país territorialmente muy grande, de una gran influencia en la región y de una creciente influencia en el mundo.

Volvamos a Rodríguez González para resumir cuanto estamos expresando:

“Muy meritoria ha sido la labor emprendida por la diplomacia salvadoreña para hacer que el gobierno de los Estados Unidos americanos reconozca su derecho de comunidad marítima con Honduras y Nicaragua, dentro del Golfo; y este triunfo de un país débil, al par que arroja grandes proyecciones en el porvenir de este Continente, marca un nivel muy elevado en el nivel del espíritu de equidad y de justicia que anima al Gobierno y a los estadistas de la patria de Washington y Jefferson” (Rodríguez González, 1917:41-43).

El juicio acerca del ‘espíritu de equidad y de justicia que anima al Gobierno y a los estadistas de la patria de Washington y Jefferson’ revela que la admiración por el país del norte no se ha visto disminuida en el pensamiento de los gobernantes salvadoreños, a pesar de la oposición de éstos al Tratado. Probablemente, su intención iba dirigida a salvaguardar los intereses salvadoreños en el Golfo de Fonseca, y no a disminuir la presencia estadounidense en la región o en el país.

Es en este contexto que hay que entender la palabra ‘triunfo’, interpretada como un triunfo de la diplomacia salvadoreña con respecto a la nicaragüense. No creemos que esté en el ánimo de los funcionarios salvadoreños interpretar esto como un triunfo con respecto a la diplomacia estadounidense, ya que se contradeciría con sus propias manifestaciones de esos tiempos. También podría interpretarse como un ‘triunfo’ el hecho que los argumentos de ‘un país débil’, fueran aceptados en el concierto internacional. Estas últimas interpretaciones posibles nos parecen mucho más asequibles que la interpretación de que la tarea de la diplomacia salvadoreña represente un triunfo sobre la diplomacia estadounidense.

Con todo, la cuestión del Tratado Bryan-Chamorro pone en evidencia la sensibilidad oficial hacia la presencia de Estados Unidos en El Salvador. Esta sensibilidad cobraba envergadura en las reacciones

de los funcionarios del gobierno. Sin embargo, al tiempo que se manifestaba en las respuestas ante la cuestión del Tratado Bryan-Chamorro, con decididas tomas de posición, se contradecía con el constante crecimiento de los números del comercio exterior.

Debe tenerse en cuenta que el progresivo crecimiento del comercio exterior con Estados Unidos en esos años, y la creciente presencia de buques estadounidenses en los puertos salvadoreños, que comentábamos más arriba, tendía inexorablemente a dejar de lado otras 'presencias'. Paralelamente a ello, hay que tener en cuenta la persistente tendencia de la oligarquía salvadoreña, con intereses cada vez más firmemente radicados en la producción cafetalera y con ello en la tenencia de la tierra, a 'mirar hacia fuera' para sus negocios y sus costumbres, y especialmente hacia Estados Unidos. Al mismo tiempo, la oligarquía se teñía de un vago sentimiento de nacionalismo antinorteamericano: todavía el comercio y los negocios con Estados Unidos no alcanzaban la posición de predominio que alcanzarían una década más tarde.

Si bien esta sensibilidad quedaba radicada en las esferas de influencia de la oligarquía nacional y de algunas esferas oficiales, lejanas del sentir popular, alcanzaba a influir en los sectores cercanos al gobierno en sus decisiones y en su política exterior.

Hasta aquí esta breve presentación de las evidencias encontradas en nuestra investigación.

VI. Conclusión

Queremos dejar planteadas brevemente las ideas constantes que hemos tratado de expresar en este trabajo.

Decíamos en la Introducción, de las sorpresas encontradas a lo largo de este trabajo. La primera de ellas, que llama fuertemente la atención, es la idea de que la presencia estadounidense en el país no era tan fuerte como en los demás países centroamericanos en las primeras décadas del siglo XX y que fue creciendo con el tiempo. El crecimiento del comercio exterior con Estados Unidos, la intensificación del movimiento de los barcos que recalaban en puertos salvadoreños y con origen o destino en los puertos estadounidenses, el crecimiento de las solicitudes de registro de marcas de fábrica o patentes con origen en Estados Unidos y las crecientes alusiones al país del norte en los comentarios oficiales, pone en evidencia el constante crecimiento de la presencia estadounidense en el país.

Otra sorpresa ha sido la firme postura de los funcionarios de los gobiernos salvadoreños con motivo del Tratado Bryan-Chamorro, entre Nicaragua y Estados Unidos. Esto se expresará en el planteamiento de cuestiones que, aceptadas por el concierto regional, redundarán en principios de derecho internacional que se conoció en su momento como la 'doctrina Meléndez'. Las reacciones de funcionarios salvadoreños salvadoreñas ante el Tratado irán dirigidas, más bien, a sentar posición frente a los otros países centroamericanos, más que ante Estados Unidos. La constante referencia en términos sumamente elogiosos con respecto al país del norte por parte de funcionarios del gobierno salvadoreño en esos años da fe de esto.

Podríamos arriesgar, incluso, una interpretación posible acerca de la intención de los funcionarios salvadoreños ante esta situación: no quedar rezagados, en sus relaciones con Estados Unidos, con respecto a los vecinos nicaragüenses. Aunque, lógicamente, no hemos encontrado evidencias de esto en los archivos.

Sumamente interesante se ha presentado el descubrimiento de la actitud de la oligarquía salvadoreña por esos años. Su evidente influencias en los medios oficiales, y el constante 'mirar hacia fuera', y especialmente hacia Estados Unidos, por parte de las clases privilegiadas del país, en la búsqueda de elementos identitarios que justifiquen su existencia y sus privilegios, explican en parte los espacios de que dispuso la influencia estadounidense para acrecentar paulatinamente su presencia en el país.

La oligarquía nacional buscó repetidamente alianzas con los empresarios estadounidenses en esos años.

Los comentarios de viajeros, algunas veces improvisados, otras con conocimiento de causa, han aclarado el panorama de la forma como era visto el país desde afuera. Se han constituido en '*verdaderos testimonios de interpretación histórica*'. Aquí, los comentarios se detienen en la observación del crecimiento de la presencia estadounidense en el país en detrimento de otras 'presencias', como la de Inglaterra o Alemania. En este contexto, hay que tener en cuenta el condicionamiento de la guerra europea de 1914-1918. Estos comentarios de viajeros se han demostrado sumamente valiosos en el tema que nos ocupa.

En este contexto, las relaciones internacionales se verán condicionadas cada vez más por la constante presencia estadounidense. Los informes anuales de los ministros de Relaciones Exteriores ante la Asamblea Legislativa se irán impregnando cada vez más, de cada vez más elogiosos comentarios hacia la 'patria de Washington y Jefferson'. No hemos encontrado, sin embargo, evidencias de presiones oficiales ni de intervenciones en asuntos internos del país. No lo dejan ver, por lo menos, los archivos consultados.

El súbito, aunque no del todo inesperado crecimiento de los negocios de empresarios estadounidenses en el país ha sido otro de los hallazgos de este trabajo. El crecimiento brusco de las solicitudes de registros de marcas de fábrica con origen en Estados Unidos se decanta en el asentamiento de empresas y negocios en los ramos más variados: desde cigarros, '*carros de motor*', estuches y embalajes, '*vajilla esmaltada, de aluminio, de lata, de acero barnizado y galvanizado, "almohadillas de hule o cojines elásticos para suelas de botas o zapatos"*', "cuchillería, maquinarias, herramientas, partes y accesorios", "cebadas, cervezas, lúpulo, maquinarias para cervecerías y para otros rubros", hasta dentífricos y arados de disco. La explosión de negocios estadounidenses en el país coincide con la guerra europea de 1914-1918.

El aumento de los negocios estadounidenses en el país coincide con el aumento del tráfico de barcos con destino u origen en los puertos estadounidenses, generalmente San Francisco. Incluso barcos con bandera inglesa, alemana o chilena, en su paso para la ciudad del norte, recalán en los puertos salvadoreños. Ello ha abierto también los espacios para la manifestación de la presencia estadounidense en el país.

No hemos encontrado, sin embargo –ya lo anunciábamos arriba-, evidencias de esta presencia entre las clases marginadas de los beneficios del sistema: los jornaleros, los habitantes de los barrios urbanos marginados, los vendedores de la calle y de los mercados, los campesinos, los emigrantes del campo hacia la ciudad que sobreviven diariamente. Los marginados de los sistemas raramente dejan sus huellas en los archivos.

Deberemos atenernos, entonces, a evidencias marginales o tangenciales para encontrar rastros de la percepción que tenían estas clases sociales de la presencia estadounidense en el país en esos tiempos. Estas referencias indiciales, en el decir de Carlo Ginzburg, puede darnos con frecuencia indicios para inferir acerca de esta presencia en los sectores marginados. Será necesario encontrar panfletos, periódicos de los mercados y publicaciones ocasionales. Es una 'asignatura pendiente' de este trabajo.

Dado que no es posible recurrir a los testimonios orales para entrever algo acerca de esto, deberemos esperar al encuentro fortuito de alguna evidencia en archivos o en publicaciones marginales que nos proporcione indicios acerca de esto.

La presencia estadounidense fue una presencia urbana: se concentró en las ciudades. Podemos arriesgar que era sentida, en alguna medida, entre los trabajadores de los puertos de La Unión, La Libertad y Acajutla, especialmente cuando veían los barcos estadounidenses que atracaban en los

puertos y que se contaban hasta dos o tres en un mismo día. Pero no creemos que pueda aseverarse lo mismo de los trabajadores de las zonas rurales.

Otras dos consideraciones más. Primeramente, somos conscientes de que éste es un trabajo que podría completarse. Pensamos que es posible encontrar otras evidencias de esta presencia 'gringa' en el país, por esos años. Por ejemplo, esperamos que la Biblioteca Gallardo, cuando abra otra vez sus puertas, nos ofrezca textos, cartas, comentarios, informes o documentos que permitan un panorama más amplio que el que aquí presentamos, especialmente en lo que respecta a la presencia estadounidense entre las clases menos favorecidas. Asimismo, creemos que los periódicos de circulación masiva pueden brindar también información acerca de las evidencias que buscamos.

Asimismo, somos conscientes de que este trabajo debe continuarse con otro que, abarcando las siguientes décadas, llegue hasta el año 1960. De este modo, podríamos comenzar a dar alguna respuesta al planteo del historiador David Brooks que citábamos arriba y que inspiró este trabajo.

VII. Referencias

- Achache, Carole, *La india de Cortés*, Fondo de Cultura Económica, México, 2002.
- Anderson, Thomas, *Los sucesos de 1932*, Dirección de Publicaciones e Impresos, Consejo Nacional para la Cultura y el Arte (CONCULTURA), San Salvador, 2001.
- Anderson, Thomas, *Matanza: the 1932 "slaughter" that traumatized a nation, shaping US-Salvadoran policy to this day*, Curbsbone Press, Willimantic, 1992.
- Baily, John (et.al), *El Salvador de 1840 a 1935/Estudiado y analizado por los extranjeros*. Selección, traducción, prólogo y notas de Rafael Menjívar y Rafael Guidos Véjar, San Salvador, UCA Editores, 1978, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Barón Castro, Rodolfo, *La población de El Salvador*, UCA Editores, San Salvador 1978,
- Bermúdez, Alejandro, *El Salvador al vuelo; notas, impresiones y perfiles. República de El Salvador, América Central*, Imprenta Moisant Bank Note Co., 1917, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Browning, David, *El Salvador, la tierra y el hombre*, Dirección de publicaciones e Impresos, Ministerio de Cultura y Comunicaciones, San Salvador, 1987.
- Castellanos, Juan Mario, *El Salvador, 1930-1960: antecedentes históricos de la guerra civil*, Dirección de Publicaciones e Impresos, Biblioteca Popular, San Salvador, 2001, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Colindres, Eduardo, *Fundamentos económicos de la burguesía salvadoreña*, UCA Editores, San Salvador, 1977.
- Comisión de la Verdad, *De la locura a la esperanza* (La guerra de 12 años en El Salvador), Editorial Universitaria, San Salvador, 1993.
- Dalton, Roque, *El Salvador. Monografía*, colección Enciclopedia Popular, No. 26, La Habana, 1965.
- Dalton, Roque, *Las Historias Prohibidas del Pulgarcito*, UCA Editores, San salvador, 1992.
- Diario Oficial de El Salvador, 1900-1930.
- Dutrénit, Silvia, *El Salvador*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 1988, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- <http://hacerhistoriasv.org>
- Falcke Martin, Percy, *México of the Twentieth Century*, Ed. Edward Arnold, Londres, 1907, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- General Treaty of Peace and Amity, en Confer. On Centr. Amer. Affairs (Dec. 4, 1922-Feb. 7, 1923), GPO, Washington D. C., en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Grenni, Héctor, "Las Leyes de Indias. Un intento por considerar a los indios como personas con derechos", revista *Teoría y Praxis* 4, Universidad Don Bosco, San Salvador, 2004, pág. 103-122.
- López Bernal, Carlos Gregorio, "Economía, territorios e identidades en la larga duración: una aproximación al caso salvadoreño", en *Teoría y Praxis* 7, Universidad Don Bosco, San Salvador, 2006.

- Memoria de los Actos del Poder Ejecutivo en los Departamentos de Relaciones Exteriores, Instrucción Pública, Justicia y Beneficencia, correspondiente al año de 1919, presentado ante la Honorable Asamblea Nacional Legislativa, por el Señor Ministro de Estado en dichos trámites, Doctor Don Juan Francisco Paredes, el día 20 de marzo de 1920”, Imprenta Nacional, San Salvador, 1920.
- Memoria de los Actos del Poder Ejecutivo en los Ramos de Relaciones Exteriores, Instrucción Pública y Justicia, presentado por el secretario de Estado Doctor Don Reyes Arrieta Rossi a la Honorable Asamblea Nacional Legislativa, en sus sesiones ordinarias, el día 28 de febrero de 1925, San Salvador, Imprenta Nacional, sin fecha de edición,
- Memoria de Relaciones Exteriores, Justicia y Beneficiencia 1902, Imprenta Nacional, San Salvador, sin fecha de edición.
- Memoria de Relaciones Exteriores, Justicia y Beneficiencia 1905, Imprenta Nacional, San Salvador, sin fecha de edición.
- Menjívar, Rafael y Guidos Véjar, Rafael, *El Salvador de 1840 a 1035. Estudiado y analizado por los extranjeros*, UCA Editores, San Salvador, 1978.
- Munro, Dana G., *The Five Republics of Central America*, Oxford University Press, Nueva York, 1918, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Paniagua Serrano, Carlos Rodolfo, El bloque hegemónico empresarial salvadoreño, colección *Estudios Centroamericanos (ECA)* N° 645-646, San Salvador, 2002.
- Paredes, Jacinto, *Don Pío Romero Bosque*, Imprenta Nacional, San Salvador, 1930, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Ramírez P., Abraham, *Pactos Internacionales de El Salvador*, Tercer Tomo, 1911, San Salvador, Tipografía La Unión de Dutriz Hermanos, sin otros datos, en la Colección de América Latina y el Caribe de la Biblioteca de la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Rodríguez González, Salvador, *El Golfo de Fonseca en el derecho público centroamericano. La doctrina Meléndez*, Imprenta Nacional, San Salvador, 1917, en la Biblioteca de la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Romeu, José Tomás, *La Guardia Nacional Salvadoreña. Desde su fundación, año 1912, al año 1927*, Imprenta Nacional, San Salvador, sin otros datos editoriales, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Sáenz, Vicente, *Rompiendo cadenas. Las del imperialismo en Centroamérica y otras repúblicas del continente*, Unión Democrática Centroamericana, México, 1951, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.
- Schlesinger, Jorge, *Revolución Comunista*, Guatemala, 1946, www.ejournal.unam.mx/cultura_nahuatl/ecnahuatl37
- Wilson, Everet Alan, “The Crisis of Nacional Integration in El Salvador, 1919-1935”, tesis doctoral en la Universidad de Stanford, 1968, en la Universidad de Illinois, Estados Unidos.

Anexos

Tratado Bryan-Chamorro

“El gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Nicaragua, animados del deseo de fortalecer su antigua y cordial amistad por medio de la mas sincera cooperación en cualesquiera empresas de ventajas e interés mutuos, y de proveer en cuanto a la posible construcción de un canal interoceánico de navegación por la vía del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua o por cualquier otra ruta en el territorio nicaragüense, cuando quiera que el gobierno de los Estados Unidos estime conveniente para los intereses de ambos países la construcción de tal canal; y queriendo el Gobierno de Nicaragua facilitar por todos los medios posibles la feliz conservación y funcionamiento del canal de Panamá, han resuelto celebrar una convención para esos fines, y nombrado, en consecuencia, para sus Plenipotenciarios:

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

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

ARTICULO I.- El Gobierno de Nicaragua cede a perpetuidad al Gobierno de los Estados Unidos, por siempre libres de todo impuesto u otra carga publica, los derechos de exclusiva propiedad necesarios y convenientes para la construcción, funcionamiento y conservación de un canal interoceánico por la vida del río San Juan y del Gran Lago de Nicaragua, o por cualquier otra ruta en el territorio nicaragüense. Los detalles de los términos en los que el canal será construido, manejado y mantenido, serán convenidos por ambos Gobiernos, cuando quiera que el Gobierno de los Estados Unidos notifique al Gobierno de Nicaragua su deseo e intención de construirlo.

ARTICULO 2.- Para facilitar al Gobierno de los Estados Unidos la protección del Canal de Panamá y el ejercicio de los derechos de propiedad cedidos al mismo gobierno por el artículo anterior, y para facilitarle también la adopción de cualquier medida necesaria para los fines aquí previstos, el Gobierno de Nicaragua, por la presente, le da en arriendo por noventa y nueve años las islas del Mar Caribe conocidas como Great Corn Islands y Little Corn Islands; y le concede además por igual lapso de noventa y nueve años, el derecho de establecer, explotar y mantener una base naval en el punto del territorio de Nicaragua, sobre el Golfo de Fonseca que el Gobierno de los Estados Unidos quiera elegir. El Gobierno de los Estados Unidos tendrá la opción de renovar por otro lapso de noventa y nueve años el arriendo y concesiones referidos, a la expiración de los respectivos términos, siendo expresamente convenido que el territorio ahora arrendado y la base naval que pueda ser establecida en virtud de la concesión arriba pactada, estarán sujetos a las leyes y soberana autoridad de los Estados Unidos durante los plazos del arriendo y la concesión de cualesquiera prórrogas de éstos.

ARTICULO III.- En consideración de lo arriba estimado, y para los fines previstos por esta Convención, y a efecto de reducir la actual Deuda de Nicaragua, el Gobierno de los Estados Unidos deberá pagar en beneficio de la República de Nicaragua, una vez hecho el canje de ratificaciones de esta Convención, la suma de \$ 3.000.000 en moneda de oro de los Estados Unidos, de la presente ley y peso, cantidad que será depositada a la orden del Gobierno de Nicaragua en el banco, Bancos o Casa bancaria que el Gobierno de los Estados Unidos determine, para ser aplicada por Nicaragua al pago de su deuda o a otros usos públicos encaminados al progreso de su prosperidad, de la manera que lo acuerden las dos Altas Partes Contratantes. Todos los desembolsos serán efectuados por medio de cheques girados por el Ministro de Hacienda de la República de Nicaragua, y aprobados por la Secretaría de Estados de los Estados Unidos, o por la persona que él designe al intento.

ARTICULO IV.- Esta Convención será ratificada por las Altas Partes Contratantes, de conformidad con sus respectivas leyes, y las ratificaciones serán canjeadas en Washington tan pronto como sea posible.

En fe de lo cual, los respectivos Plenipotenciarios han suscrito el presente Tratado y puéstole cada uno su sello.

Hecho en Washington, por duplicado, en inglés y español, a cinco de agosto de 1914.

William Jennings Bryan

(sello)

Emiliano Chamorro

(sello)”

Demanda de El Salvador ante la Corte de Justicia Centroamericana

“La Cancillería Salvadoreña, en nombre y representación del Gobierno de El Salvador, fundada en la concesión que Os ha dado existencia legal, y con las elevadas consideraciones que se Os deben, interpone libelo de demanda contra el Gobierno de Nicaragua en la forma y por los motivos que a continuación se consigna:

El día cinco de agosto de mil novecientos catorce el Gobierno de Nicaragua, por medio de su Ministro Diplomático, Emiliano Chamorro, acreditado ante el Gobierno de los Estados Unidos, celebró un tratado con el Honorable señor William Jennings Bryan, entonces Secretario de Estado, por el cual, además de otorgar Nicaragua a Estados Unidos ciertos derechos para la construcción de un canal interoceánico, cede a la República Norteamericana, por un término de noventa y nueve años, renovable a su expiración por igual término, una parte del Golfo de Fonseca, para el establecimiento de una base naval.

Las cláusulas del referido tratado –el que ha tenido aprobación en el senado de Estados Unidos y en las Cámaras Legislativas de Nicaragua-, lo mismo que las enmiendas que le hizo el senado de la primera de las Repúblicas nombradas, constan en los anexos H y J.

Las estipulaciones del referido tratado las estima El Salvador sumamente perjudiciales a los intereses supremos de la Nación Salvadoreña porque ponen en peligro su integridad y su conservación, violan sus derechos innegables de condominio en el Golfo de Fonseca y lesionan sus más legítimas aspiraciones para en el porvenir como Nación Centroamericana. Y son de tal magnitud y gravedad el peligro, la violación y la lesión a que expone aquel tratado esos intereses, esos derechos y esas aspiraciones vitales de la República, que el Gobierno de El Salvador se ve obligado a formular demanda, como en efecto lo hace por medio de esta Cancillería, contra el Gobierno de Nicaragua, seguro de la justicia que le asiste y de la legitimidad y la evidencia de los fundamentos que la originan.

...

I EL TRATADO ES UN ACTO OFICIAL DEL GOBIERNO DE NICARAGUA QUE PONE EN PELIGRO LA SEGURIDAD NACIONAL DE EL SALVADOR

A nadie puede ocultarse que el establecimiento de una base naval por un estado poderoso en la vecindad inmediata de la República de El Salvador constituye una seria amenaza, no imaginaria sino real y evidente, dirigida contra la existencia de su vida libre y autónoma. Y esta amenaza positiva no aparece y subsiste solamente por la natural influencia que Estados Unidos tendría que ejercer y gozar en todo tiempo con relación a los órdenes más importantes de la vida nacional en los pequeños Estados vecinos, -como medio necesario de alcanzar un desarrollo adecuado a los fines deliberados de eficiencia y seguridad de la base naval pretendida-, sino muy especialmente porque los territorios limítrofes al Golfo de Fonseca, en una extensión anticipadamente incalculable, dados el poder y alcance ofensivos de los armamentos modernos, se convertirán en los campos de belligerancia del porvenir, en donde –con seguro sacrificio de la independencia y soberanía de los débiles Estados Centroamericanos, como ha sucedido, en condiciones más o menos parecidas, con pequeñas nacionalidades en la actual lucha europea,- habrá de decidirse la suerte del establecimiento naval a que alude esta Cancillería, en cualquier conflicto armado que pudiese suscitarse entre Estados Unidos y una o más potencias militares.

Parece fuera de dudas que el Gobierno de Nicaragua no ha meditado previsora y serenamente para darse cuenta exacta de la significación propia de los hechos de que se hace referencia; pues que no se explica de otro modo la defensa de su actuación al celebrar el tratado Bryan-Chamorro, defensa sostenida apenas en los argumentos inadmisibles de que se ha circunscrito a pactar sobre la exclusiva jurisdicción territorial que corresponde a Nicaragua como Estado sin dañar en lo menos los derechos e intereses legítimos de El Salvador, ni los de ninguna de las otras Repúblicas de Centro América. (Anexo M).

Para justificar su concepto, analizará esta cancillería, a la luz del Derecho Público interno y del Derecho de Gentes, semejantes afirmaciones, poniendo así de manifiesto su ningún valor científico y jurídico.

En primer lugar, niega que el Gobierno de Nicaragua haya respetado, en la celebración del convenio Bryan-Chamorro, uno de los derechos más legítimos de una nación, cual es de que ninguna otra ponga en peligro de modo alguno su seguridad y menos la existencia misma de su vida independiente; y repite que los temores que al respecto abriga el Gobierno de El Salvador, están muy lejos de ser infundados.

Por razones menos claras y precisas, se han manifestado alarmados, en distintas ocasiones, los Gobiernos de Estados poderosos que bien pudieran fiar a su fuerza material la conservación de su existencia política en cualquier tiempo en que fuese agredida.

...

Más típico es, sin embargo, el caso de los mismos Estados Unidos con relación a la Bahía de Magdalena; en que el Gobierno norteamericano se opuso terminantemente a que varios ciudadanos suyos, a quienes el Gobierno de México había cedido terrenos a orillas de la Bahía, los traspasaran a una Compañía comercial japonesa. El asunto trascendió al senado en cuyo seno despertó susceptibilidades y dió (sic) margen a la resolución conocida con el nombre del senador Lodge, quien hizo la moción respectiva.

Por la mencionada moción el Senado declaró:

“Que cuando un puerto o cualquier otro lugar del Continente Americano se halle situado en tal forma, que la ocupación del mismo para fines militares o navales, pudiese constituir una amenaza a las comunicaciones o la seguridad de Estados Unidos, el Gobierno de Estados Unidos no podría ver sin interés especialísimo la posesión de dicho puerto u otro lugar por una Corporación o Sociedad, que estuviera en tal forma relacionada con otro Gobierno que no sea el Americano, que en virtud de ella ese gobierno pudiera ejercer virtualmente su dominio sobre el mismo, para fines nacionales”.

...

...los conceptos en que se funda el Gobierno de Nicaragua para legitimar su conducta en el tratado Bryan-Chamorro, al decir que él ha pactado “sin dañar en lo menos los derechos legítimos de El Salvador ni los de ninguna de las otras Repúblicas de Centro América” se hallan en contradicción manifiesta con los que han sostenido otras naciones, en cuenta la nación Norteamericana, por medio de su Representación Nacional; y queda en pie que los temores que el Gobierno de El Salvador son de una entidad mayor que los de Inglaterra y Francia en el caso de Agadir y de un carácter más definido y real que el de los temores de Estados Unidos en el caso de la Bahía de Magdalena y los análogos que contempla la resolución Lodge.

II EL TRATADO BRYAN-CHAMORRO DESCONOCE Y VIOLA LOS DERECHOS DE DOMINIO QUE EL SALVADOR TIENE EN EL GOLFO DE FONSECA

Desde el siglo XVI, en que este Golfo fue descubierto por los españoles, que conquistaron la América Central, denominándoselo Golfo de Fonseca en honor al Presidente del Consejo de Indias, a cuyo cargo estaba el gobierno de estas tierras, en representación de la Corona de Castilla, perteneció al través de todo el tiempo de la Dominación Española, a la Madre Patria, cuyos derechos de exclusivo dominio en sus aguas jamás fueron puestos en duda. Emancipada la América Central, el dominio referido pasó al patrimonio de la República Federal que formaron cinco Estados.

...

(Sigue un largo alegato referidos a los derechos de El Salvador sobre el Golfo de Fonseca. El Tratado Bryan-Chamorro, al conceder a Estados Unidos la posibilidad de establecer una base naval en dicho Golfo, lesionaría la soberanía salvadoreña).