coloración. En las formas córneas (duras y lustrosas) traslúcidas, diáfanas, en su color, de un blanco puro no transparente; las formas amarillas, en su mayor parte, son de color más oscuro que en las restantes partes del grano. La parte basal está insertada en la mazorca, por una punta más larga y fuerte que sólo con dificultad puede separarse. La mayoría de los granos superiores de la mazorca, tienen forma más redondeada, semejante a las de las variedades europeas, lo mismo que los de las variedades moradas.

Los nombres que dan los naturales a estas diversas formas son diferentes en cada provincia de la América Española, por lo que no tienen valor. Por desgracia sólo éstos son generalmente citados, en vez de dar la descripción del fruto. La parte delantera de los granos es en la mayor parte de éstos, abovedada, no achatada, o adelgazada hacia una extremidad. La mayor semejanza del maíz costarricense es la que éste tiene con ciertas especies de Pensilvania. (*)

Estación naval alemana en Costa Rica

1883

Por el Dr. H. Polakowsky

Traducción directa del alemán por el Prof. Don José Dávila S.

I

El descubrimiento de la gran península de Yucatán, por Hernández de Córdoba, en el año 1517, sirvió para el descubrimiento de México y la conquista y exploración de este país y de Centroamérica. Así se cumplió la profecía del infortunado Colón, quien en los últimos días de su vida deploraba tan amargamente el no haberle sido concedido recorrer y examinar los mares del Oeste de Cuba donde debía haber ricos países.

Estos "ricos países", Colombia, las cinco Repúblicas de Centroamérica (1), y México todavía hoy no son casi del todo explotados. Hasta hoy fué principalmente su situación geográfica lo que excitó el interés de los estadistas europeos. Por la posesión de Centroamérica luchó primero Inglaterra con España, hoy con Norteamérica. Es interesante que también Alemania, poco tiempo después de haber comenzado a reforzar la Confederación de la Alemania del Norte, hizo

---

(*) Nº 53 der dritten Folge. Februar 1877. Des ganzen Reihe Nº 245. WESTERMANN'S, illustrirte deutsche.—MONATS-HEFTE für das gesammte geistige Leben der Gegenwart.—BRAUNSCHWEIG.—Druck und Verkag von George Westaermann,, Preiss 1 Mk. Vierteljahrlich 3 Mk.

Nº 53 de la 3ª serie. Febrero 1877. De toda la colección Nº 245.—Cuadernos mensuales ilustrados de Westermann.—Para toda vida espiritual de la actualidad.—Imprenta y casa editora de George Westermann.

Nota (1). Véase, Ausland 1876. Nos. 30, 31, 37, 38, 45, 46, 48, hasta 52.

la tentativa de adquirir en Centro América (Costa Rica), una estación naval. Voy a dar aquí la historia de esta tentativa, valiéndome de propias observaciones, revisando la literatura publicada, que trata de este asunto y utilizando las actas de la Sociedad Comercial o (Banco Marítimo) prusiano y del Almirantazgo Imperial con inclusión de mi artículo sobre Centro América, publicado en la colección del año 1876 del periódico "Das Ausland" (El Extranjero.)

Tranquilamente creció y se multiplicó excesivamente la exuberante vegetación tropical y cerro el "camino" (2), abierto por el señor v. Bülow y compañeros, la sociedad del Norte se guardó bien de ponerse en serio a ejecutar la obra de la construcción de la vía. Sólo hasta después de 12 años de la muerte de v. Bülow, no cambió la situación. El 1º de julio de 1866, celebró el Gobierno de Costa Rica un contrato con una sociedad de New York, a cuya cabeza estaba el General J. C. Frémont, en el que el "Ingeniero" Kurtze hizo funciones de Representante del Gobierno. La sociedad se obligó a construir un ferrocarril entre Limón y la altiplanicie central y a continuarlo hasta la costa del Océano Pacífico; por consiguiente a través del país. Se obligó, además, a principiar la construcción seis meses después de la ratificación del Contrato, a emplear en el primer año 50.000 dólares en el trabajo y a concluirlo en 6 años. ¡Exigencia totalmente imposible! Hoy se han gastado más de 10 años y más de 10 millones de dólares en esta obra y se ha realizado apenas cerca de la mitad. El 16 de enero de 1867, ratificó el Congreso de Costa Rica el contrato antes mencionado.

Ahora se anunció inmediatamente el fanático de la colonización C. Delius de Bremen, escribió, en interés de la fracasada Sociedad Colonizadora de Berlín de la que nadie hablaba ya, pues de facto y de jure había dejado de existir, a la nueva sociedad (New York, Costa Rica Railroad Company). Las cartas muy interesantes del Secretario de esta sociedad, señor Aufermann al señor Delius, las tengo a la vista. En la primera de (19 de julio de 1867), aparece el señor Aufermann muy gustoso y sinceramente como partidario de la idea, de asociación con los miembros de la primitiva sociedad. Igualmente en esta carta se halla el siguiente pasaje que estimula la idea de una estación naval.

"Nuestra sociedad está dispuesta a conceder al Gobierno Prusiano o del Norte de Alemania, todos los derechos en el puerto de Limón, todos los derechos que se concilian con intereses comunes (¡oscuro es el sentido de esta locución!), y cada proposición que por medio de Ud. o del señor Harkort nos hubiere de ser hecha, recibirá la mayor consideración". Y el 24 de julio escribió ya el Presidente General Frémont al señor Delius: "Aceptamos su oferta de recoger del gobierno prusiano todas las demandas y derechos derivados de investigaciones anteriores (¡el Gobierno no alegó pretensión alguna, ni ningún género de preeminencias!) y nosotros autorizamos a U. en nombre de nuestra compañía para gastar tanto dinero en interés del ferrocarril de Costa Rica cuanto le parezca bueno y provechoso". ¡Entre más dinero, mejor, naturalmente!

El 12 de agosto de 1867 llegaron a Puntarenas como "Ingenieros" de la Compañía de New York, los señores Keith y Carriére, para explorar la vía y

---

Nota (2). Véase Ausland 1883. Nos. 6-7.

cumplir con los compromisos contractuales. Cuando el señor Keith llegó a San José, escribió, con fecha 21 de agosto, a la Sociedad fundada en New York, sin haber visto absolutamente la difícil mitad del terreno que tenía que atravesar la vía férrea: "El ferrocarril puede ser terminado en 6 años". Este "Ingeniero", era exactamente un segundo Kurtze. El 11 de setiembre del mismo año, escribe otra vez el Presidente Frémont al señor Delius, que la Sociedad estaba dispuesta a depositar acciones para con ellas pagar los materiales que el Gobierno Prusiano suministrase para continuar la unión entre Limón y el Océano Pacífico. "Sería para nosotros un placer", continúa literalmente, "que el Gobierno de la Alemania del Norte se le pusiera a disposición los mejores lugares en el puerto tanto para fines marítimos como para erigir un servicio de correo interoceánico". Deseamos emplear un cuerpo de trabajadores alemanes y vamos a pagarles como a los demás trabajadores. (¡Qué bondad!). Si Ud. quiere tener la bondad de entrar en negociación con el Gobierno prusiano, lo autorizamos para hacer un empréstito (también muy bondadoso) y disponer todos los arreglos que nos sean convenientes. Así, nosotros los alemanes habríamos de suministrar dinero y trabajadores y los honrados íntegros yanquis serían los dueños y conductores de la empresa. El señor Delius escribió entonces febrilmente a la Sociedad de Comercio o Banco Marítimo, al Almirantazgo a los Ministros y al Canciller Conde Bismarck. Pero se mantuvieron sordos o, lo que es igual extremadamente fríos hacia las proposiciones del señor Delius.

El 16 de setiembre de 1867, anuncia el señor Aufermann al señor Delius, que el embajador prusiano en Washington señor von Gerold había rehusado el dejar que fueran depositadas en él las famosas acciones. Accediendo a su deseo, fué nombrado el señor Delius, agente de la Sociedad de New York. En un escrito de 20 de setiembre de 1867, mintió el señor Aufermann al señor Delius, de una manera terriblemente excesiva, aunque el celo del señor Delius, con todo no necesitaba ningún género de estímulo. El sostenía que los "Ingenieros" habían llegado a Limón con 50 trabajadores y habían encontrado allí a su llegada habitaciones suficientes. "Si Ud. pudiera llevar a efecto una expedición de emigrantes a Costa Rica por la vía de Limón, sería muy práctico establecerlos unas 20 a 30 millas adentro, hacia lo interior del país, donde el terreno está situado a mayor altura que en la costa. Nosotros pagaríamos muy bien a los trabajadores". Por dicha no consiguió el señor Delius satisfacer este deseo porque toda esta superchería se hundió. No se logró ni en los Estados Unidos ni en Alemania conseguir dinero para la "Compañía Neoyorkina para el Ferrocarril de Costa Rica". Los astutos costarricenses, naturalmente, no dieron ni un céntimo. En una carta de 25 de setiembre de 1867 siguió mintiendo el señor Aufermann. El afirmaba que azúcar, cacao, bananas y otros frutos crecían en los alrededores de Limón superabundantemente, que el clima había sido hallado como enteramente sano. Efectivamente faltaban entonces completamente víveres en Limón. En la selva primitiva es posible morirse de hambre muy cómodamente y perecen también de esta manera personas extraviadas en ella. Cuando el capitán H. Hoterling, en octubre de 1871, partió para Limón, llevaba cada uno de los 25 trabajadores 70 libras de víveres. En 12 días hicieron penosamente la travesía hasta Limón

y enviaron inmediatamente una parte de la tripulación al punto de partida por víveres. La pequeña expedición padeció penuria hasta que un navío de New York trajo provisiones. El capitán Hoterling escribe: "Hubiéramos tenido que perecer, pues faltaba en el lugar toda clase de alimentos. Si los señores "Ingenieros" habían dado falsos informes al señor Audermann o si él mismo había inventado estos datos para dárselos al señor Delius, no puedo yo decirlo. El señor Aufermann continuó escribiendo: "Existe todavía una oportunidad favorable para los prusianos, respectivamente para la Alemania del Norte de poner el pie en Limón; sería una lástima que se perdiera". Pero en vano, el señor Delius atormentaba con su insistencia al personal del Gobierno Prusiano. El Gobierno Americano, empero, estaba en correspondencia con el Presidente, General Frémont.

Entonces recurrió la Sociedad Neoyorkina al canciller, Conde Bismarck y le anunció a él y al Gobierno Prusiano que el puerto de Limón estaba abierto como puerto libre y que la Sociedad estaría dispuesta gustosamente a participar de todas las ventajas con el Gobierno de su Majestad el rey de Prusia.

Le ofreció al Gobierno Prusiano, respectivamente al del Norte de Alemania el establecimiento de estaciones navales, como Inglaterra las tiene en Panamá y como los Estados Unidos poseen también en San Thomas. El documento estaba suscrito por los señores Aufermann como secretario y por el General Frémont como presidente; databa del 9 de noviembre de 1876, en New York P. O. Box 3156.

Ahora el Gobierno Prusiano recogió informes en Washington sobre este asunto por medio de su Representante. El señor Riotte, antiguo Ministro Residente de Norteamérica en Costa Rica, dijo al señor v. Gerold (informe de éste para Berlín de enero de 1868), que los señores Frémont y Aufermann tenían mala reputación como especuladores en dinero: no se podría entrar en negociaciones con ellos. La Compañía del Ferrocarril de Costa Rica en New York no existía absolutamente (a pesar de esto le escribió a ella el Secretario de Estado, Steward), y ni siquiera tenía oficina. Los capitalistas americanos se habían retraído, pues nada querían saber de los señores Frémont y Aufermann. La Sociedad de New York, no tenía absolutamente ningún derecho para ofrecer a los prusianos el puerto de Limón como estación naval. En la sesión 7 del acuerdo entre el Gobierno de Costa Rica y la Compañía de New York se dice muy claramente. La Sociedad no tiene ningún derecho, bajo ningún pretexto, de traspasar ningún pedazo de terreno de éste que le ha sido regalado a ningún Gobierno, sin previa aprobación del Gobierno de Costa Rica.

El contrato fué ratificado el 16 de enero de 1867 en San José y obligaba a la Sociedad, si no quería perder todos los derechos, a recorrer y examinar la ruta, en el primer medio año, y en el segundo medio año, invertir en ella por lo menos 50.000 dólares. La primera condición hubiera podido tenerse por cumplida con el viaje intentado por dos americanos que fueron designados por la sediciente Compañía, como Ingenieros; pero la segunda no se había cumplido. ¡La Sociedad no tenía dinero! A causa de esto vino la carta de noviembre de 1867 al Gobierno Prusiano. Ella tenía por objeto sólo preparar un empréstito en

Alemania. Así el informe del embajador prusiano al Ministro de Negocios Extranjeros de Berlín.

Con fundamento en este informe, comunicó el Canciller de la Unión de Alemania del Norte al señor Aufermann, la breve y drástica decisión: "No se tienen en mira estaciones navales". Esta corta nota está firmada de puño y letra del Conde Bismarck: por desgracia no puedo precisar la fecha de ella.

Pero los diferentes escritos de los señores Streber, Ellendorf (cónsul de Costa Rica en Wiedenbrück en Westfalia) y Delius, habían decidido al Gobierno y al Almirantazgo ya antes de la llegada del mencionado informe a enviar un barco de guerra al puerto de Limón para examinarlo. De esta misión fué encargado el "Augusta", capitán Kinderling. Voy a comunicar ahora lo más importante del resultado de esta investigación.

El informe del capitán Kinderling, de 22 de mayo de 1868, Aspinwall dice, que el aspecto del puerto si en resumidas cuentas merece este nombre, es triste. En un lugar de la ensenada se veían tres miserables chozas de paja y el resto de la tierra, estaba, hasta donde alcanzaba la vista, cubierta por el bosque primitivo. El puerto no ofrecía ninguna protección, el navío daba vueltas fuertemente sacudido por el constante alto oleaje. Se buscó largo tiempo un tolerable lugar para el desembarco y por fin fué encontrado en la parte del Norte entre arrecifes de coral. Por medio de un correo indio que había empleado cuatro días para recorrer el camino desde Cartago a Limón, le envió el señor Streber una carta al capitán Kinderling en la que le suplicaba en interés del Gobierno Alemán (!) y de los alemanes residentes en Costa Rica, venir a San José, la capital. El Presidente Castro hizo llegar inmediatamente a Moín, único lugar habitado en la costa atlántica, la orden de cederles al señor Kinderling y a sus acompañantes mulas y guías para su viaje eventual. El Dr. Valentini, también alemán "Ingeniero" vino a Limón como viajero suplementario y subió a bordo del "Augusta" para confirmar la invitación. El declaró al mismo tiempo, que Limón era adecuado para estación naval y colonias alemanas, que el clima era excelente y que de los trabajadores empleados en la entresaca de los bosques en Limón, nadie había enfermado de fiebre.

Esta fué la primera falsedad que le fué dicha por alemanes al señor Kinderling. Según todos los otros informes, enferma, con pocas excepciones cada persona que se detiene algún tiempo en Limón: europeos así como negros; tanto mestizos como indios; extranjeros lo mismo que nativos, mueren de la fiebre de la costa (fiebres biliosas et tertiana) en Limón. Si la fiebre amarilla se ha desencadenado ya con furia allí, me es desconocido en todo caso, aparece pero no violenta ni frecuentemente.

El capitán Kinderling, tiene al puerto de Limón por mejor que el de Colón, y cree que el primero puede hacerse utilizable a poca costa. Aprovechando los arrecifes de coral de la playa del Norte del puerto, puede éste por medio de un tajamar ser protegido contra la constante resaca.

El capitán Kinderling, examinó primero el puerto del cabo Kavita (Punta Cahuita), situado unas millas al Sur de Limón, pero lo halló totalmente enarenado, estrechado por corales y le conceptuó de ningún valor.

El Augusta regresó a Limón, y el 10 de abril de 1868 se puso en camino hacia San José el señor Kinderling con tres oficiales y dos ordenanzas. Fueron desde Moín (contiguo a Limón al Noroeste) en botes hasta la desembocadura del río Matina, permaneció aquí la primera noche y continuó embarcado después en una canoa de indios por el río Matina hasta la aldea de Matina. Este viaje era fatigante y peligroso a causa de las muchas piedras, troncos de árboles, bajos y torrentes del río. Según afirman los nativos sube el río en la estación lluviosa a menudo de 5 a 7 metros en una media hora y destruye e inunda después la orilla a una gran distancia. Estos datos son decididamente exactos. Frantzius en viaje ha observado en Sarapiquí una crecida de casi 8 metros en pocas horas. Por consiguiente, la construcción de buenas calles, puentes, canales y ferrocarriles en estos países es enormemente difícil y costosa, a menudo imposible. Saliendo de Matina, se comenzó la antigua vía indicada por F. Kurtze. Las penalidades del camino fueron horrorosa. En Angostura saludó el Gobernador de Cartago, General P. García a la comitiva. En Cartago les esperaba un recibimiento aún más solemne. Sr. Kinderling escribe: "Entre Angostura y Naranjo, (Juan Viñas), pasamos por plantaciones de café, tierras magníficamente cultivadas y muchas aldeas". Esto es inexacto. La mayor parte de este territorio no ha sido nunca tocada por la mano del hombre, sólo existe una aldea (Turrialba). Por insinuaciones premiosas del señor Dr. Streber, dejó determinar el señor capitán Kinderling, después de la llegada a San José, a dirigir una carta al cónsul alemán Lahmann, con la súplica de trasmitirla al Gobierno de Costa Rica. En ella escribió Kinderling que "él era enviado por el Gobierno Prusiano, respectivamente por el de la Alemania del Norte, a Limón, para examinar el puerto y ver si éste era adecuado para una estación naval prusiana. Este era el caso. Como él había tenido noticia—en todo caso por lo que afirmaba el Dr. Streber—de que serían hechos esfuerzos por otra parte para adquirir el puerto, desearía informarme de si el Gobierno quería reservarlo para la eventual conclusión de un tratado con Prusia, todavía por seis meses. De la actitud de los gobernantes de Costa Rica vió el capitán Kinderling, como informó a Berlín, que no querían ningún trato con el Gobierno Prusiano, pero sí con sociedades privadas. La inmigración alemana era más agradable que la norte americana, porque se temía más tarde o más temprano una anexión por los Estados Unidos.

II

En honor de los señores Kinderling y compañeros se celebraron muchas fiestas en San José y después la sociedad emprendió viaje a Puntarenas, en el Océano Pacífico. En favor de Limón como estación naval habla, según el informe del capitán Kinderling:

1º El clima sano.
2º La situación central en el mar Caribe.
3º No se presentan en Limón los furiosos huracanes que hay en las aguas del Oeste de las Indias.
4º La proximidad de la altiplanicie central, salubre, con exigua población. Aquí pueden alimentarse todavía muchas colonias.

5º La situación directamente en frente del magnífico puerto en el golfo (la bahía) de Nicoya (Océano Pacífico.)

6º La verosimilitud de una vía de unión entre ambos.

En contra hablan:

1º La constante formación de dunas que ruedan hacia lo interior, causadas por los alisios del Este. Es necesaria la instalación de un dique o escollera (tajamar) artificial.

2º La falta de agua potable. El río de Limón está obstruído por una fuerte barra, ésta tiene que ser quitada.

El informe olvida como tercero y el más importante punto, hacer resaltar la dificultad de establecer una unión con la altiplanicie habitada. Por este motivo fué Limón durante largo tiempo enteramente sin valor y tiene hasta hoy escasa importancia.

La costa de los Mosquitos no la visitó la "Augusta", pues, como dice el informe, el terreno costeño bajo, cálido y muy malsano, no es adecuado para la colonización alemana. Kinderling enfatiza la falta de un puerto en la costa mosquitia. El puerto de Greytown está lleno de arena (cegado). "Los buques correos tienen que anclar seis millas más lejos que antes". El brazo del Colorado del San Juan, recibía casi toda el agua. Una compañía americana tenía propósito de canalizar este brazo en su ramificación en el delta del San Juan y mejorar así el puente. El rey de los Mosquitos tiene sólo autoridad administrativa. Inglaterra se ha reservado el derecho del protectorado sobre Nicaragua. La pensión que Nicaragua tiene que pagar al antiguo rey, está fijada por el tratado de Managua para los años de 1860 a 70 en 5.000 libras esterlinas por año. Pero el rey murió en 1864. Los misioneros evangélicos eligieron entonces, según la Historia de Nicaragua de P. Levy, un legítimo sucesor que les convenía. Nicaragua no lo ha reconocido y no pagó más la pensión. La disputa surgida sobre esto entre Nicaragua e Inglaterra, ha sido recientemente sometida para su arreglo a Su Majestad el Emperador de Austria. Hay en Mosquitia varias escuelas protestantes y en Bluefiels una iglesia protestante. Sólo la mitad de los que visitan la escuela está bautizada. Pero a pesar del tratado de Managua, pertenece hoy la Mosquitia, más de nombre, que en realidad a Nicaragua.

En contestación al escrito que el señor Kinderling había dirigido al Gobierno de Costa Rica, por medio del Cónsul prusiano señor Lahmann, escribió el Ministro Julián Volio, el 6 de mayo de 1868: "Vivimos en paz y amistad con todas las naciones, por esto no damos ningún privilegio a ningún Gobierno, de otra manera, hacen complicaciones que tienen que dañarnos lo mismo que al desarrollo de nuestro país; pero si la industria y el comercio prusiano, quieren dirigir su actividad a Costa Rica, y necesitan para su desenvolvimiento del puerto de Limón, no es el Gobierno adverso a que a una Compañía que tuviera cuidado de la mejora del puerto y construcción de un camino a la altiplanicie, le fuera asignada tierra virgen en la bahía y no preferir a ninguna otra compañía. En este sentido, le va a ser reservada la bahía por seis meses a una Compañía Alemana. Mas para celebrar un tratado referente a esto con el Gobierno Prusiano

o con cualquier otro Gobierno, no hay necesidad de ningún plazo de seis meses: no concluiremos tampoco después de ese plazo ningún tratado con ninguna Potencia, lo que tanto contradiría a nuestra Política". Hasta aquí el señor Julián Volio.

El señor Kinderling y por medio de éste, indirectamente el Gobierno de la unión de Alemania del Norte había sufrido también una pequeña derrota diplomática. Por ella tiene que darle las gracias el Gobierno primero al doctor Streber.

Cuánto deseaba en este tiempo el Gobierno de Costa Rica la inmigración europea y cuán dispuesto estaba a apoyarla, lo prueba su actitud frente a la Sociedad Suiza de Colonización, que quería encauzar la emigración suiza hacia Costa Rica. Julián Volio les exigió en el Congreso en 1865 el gasto de 20.000 dólares por año, para este objeto. La exigencia de Volio fué aceptada por el Congreso. Pero la Sociedad Suiza no entró en actividad.

Interesantes datos sobre la Sociedad Americana que quería construir el Ferrocarril de Costa Rica, se encuentran también en un informe del señor Ministro von Phillippsborn al Ministro de Marina von Roon, de febrero de 1868 en el que no puedo entrar para darlo a conocer ampliamente. El Presidente de la República de Costa Rica, don José María Castro, dijo en la apertura del Congreso el 1º de mayo de 1868: "El contrato con la compañía norteamericana, ha fracasado porque ésta no ha cumplido sus compromisos". El declara que ciertamente un ferrocarril para tiempo futuro es necesario, pero recomienda primero la instalación de buenos caminos y particularmente una buena vía desde Alajuela al río San Carlos. La llanura baja a orillas del San Carlos la llama don José María Castro, fértil y sana. Lo último es muy de dudarse. Toda la región está cubierta de bosque espeso primitivo (3.)

El señor Riotte le había comunicado al embajador prusiano en Washingtan más ampliamente, que él tenía por posible un puerto comercial prusiano en Limón, pero un puerto militar no, por los celos del Gobierno Americano que no toleraría que un Gobierno europeo adquiriera terreno en América con este objeto. Pero a pesar de esto, aconsejó la adquisición del grupo de islas que pertenecen a Honduras (Roatán, Bonaca y Utila), pero advierte previamente que no se establezcan allí instituciones monárquicas. Roatán tiene 4.000 habitantes la mayor parte indios o negros, sólo pocos blancos habitan allí. Hace resaltar la importancia de este grupo de islas después de la conclusión del ferrocarril de Honduras (Puerto Caballo) a la bahía de Fonseca que Squier tan calurosamente recomienda. Este fuè un grave error. De este ferrocarril nadie habla hoy.

El Gobierno prusiano por dicha, no entró en este propósito y evitó así dificultades con Inglaterra. Esta nación, a saber, por el tratado de Comayagua (28 de noviembre de 1859), había cedido a Honduras las mencionadas islas bajo la condición de que la República nunca podría cederlas a otra potencia. Inglaterra cedió en esto a la presión de los Estados Unidos, pero seguramente hubiera

---

Nota (3). Véase mi trabajo sobre el mundo de las plantas de Costa Rica con mapa, en el informe anual XVI de la Sociedad Geográfica Dresden.

elevado protesta contra la adquisición de ellas por Alemania. El Gobierno alemán nunca ha vuelto a dar acogida al plan de adquirir una estación naval en Centroamérica. El hecho de haber ido a la capital el señor capitán Kinderlnig y haber entablado negociaciones con el Gobierno de Costa Rica sin especial encargo para esto, le atrajo una reprimenda del Canciller del Imperio. La orden terminante de no ir a la capital le fué enviada al señor Kinderling, llegó por cierto muy tarde a sus manos.

Esta historia, conforme a las actas, dada aquí a grandes rasgos, demuestra que la adquisición de estaciones navales que seguramente es una cuestión suprema para la marina alemana, no podría ser tan fácilmente lograda. Patriotas exaltados ultracelosos, tienen esta conquista por más fácil de lo que es en realidad; se irritan contra el Gobierno si en la primera oportunidad no pone encima la mano violentamente, escriben y peroran sobre "miopía nacional" y suministran así al Gobierno sólo dificultades.

La Doctrina de Monroe no es una quimera, un vacío ensueño y es llevada por el Gobierno Americano a su aplicación estrictamente hasta la última extremidad; por esto es muy útil para nuestros fanáticos por la colonización, detenerse un momento en ella.

El contenido, el núcleo de esta Doctrina, es considerada en los Estados Unidos, como una ofensa que se les infiere a ellos, el intervenir en cualquier forma que sea en el estado de las Repúblicas Americanas, influir o adquirir ascendientes en su independencia. Sería por consiguiente, muy peligroso para una potencia europea, si no imposible, adquirir por la fuerza o la astucia un pedazo de tierra en América y reservárselo. Privilegios que una republiquita hispanoamericana concede a una gran potencia europea, sólo ocasionan dificultades para la primera, pues entonces las otras potencias "amigas" exigirían los mismos derechos y seríase muy débil para resistir a la exigencia. Los mismos o parecidos reparos se opondrían a la compra de un pedazo de territorio. Que la Doctrina de Monroe es ejecutada por el Gobierno de los Estados Unidos, lo prueban las más enérgicas protestas contra la usurpación o intrusión de los franceses en el orden o estado de cosas de México, contra la erección del Imperio. Ya el 4 de diciembre de 1861, escribía el Secretario de Estado Seward a las tres potencias unidas, Inglaterra, Francia y España, que la Unión Americana esperaba con seguridad absoluta, que no se hiciera absolutamente ninguna violencia o presión a los mexicanos hacia los cuales, como pueblo vecino y gobernado repúblicamente abrigan los Estados Unidos, amistosos sentimientos respecto de la forma de la constitución de su Estado. Cuanto más y mejor lograron reprimir la rebelión de los Estados del Sur, tanto más enérgicas fueron las protestas y exigencias del señor Seward al Gobierno francés. En estos documentos era el Archiduque Maximiliano, designado como un hombre que "pretende ser Emperador de México", y de la desgraciada Emperatriz Carlota, escribe el Embajador americano en París al señor Seward, usando de la expresión "problemática dama". Se atacó sin consideraciones el Imperio Mexicano y se quiso en Washington absolutamente ver pronto terminada esta tragicomedia. Cuán decisivas fueron las exigencias de la

Unión al Gobierno francés, lo representa como en un cuadro John Scher en su célebre narración "La Tragedia en México."

Aunque la flota alemana ha sido considerablemente reforzada recientemente para medirse con la flota de Inglaterra o la de los Estados Unidos. Si el Gobierno alemán hiciera esfuerzos verdaderos para sentar pie por la fuerza en una parte de América, lo que de nuestro Canciller del Imperio seguramente no es de temerse, sólo conseguiría una derrota diplomática en forma de nota de Wáshington o de St. James; Inglaterra y Norte América, luchan hace ya largo tiempo por la posesión de Centro América y se vigilan todavía hoy con gran recelo. Solamente a estos celos debe Nicaragua su independencia. Se consideraba, a saber, entonces, a Nicaragua y aún hoy se la tiene en este concepto, con razón, como el país donde debe ser situado el canal interoceánico. A una tercera no dejan con seguridad, estas dos grandes potencias navales tomar puesto en Centroamérica y mucho menos contra la voluntad del respectivo estado libre. Bajo la bandera alemana, es decir, bajo el poder supremo alemán, por consiguiente, no puede ser establecida en Costa Rica ninguna colonia alemana, puesto que, como de ello estoy firmemente persuadido, el Gobierno de Costa Rica hoy todavía observa la política desarrollada en la nota antes citada del Ministro Volio. Pero esto no es absolutamente necesario para la prosperidad de la colonia y ahorra al mismo tiempo a la madre patria costo y la posibilidad de embrollos con otros países. La solicitud con que la prensa oficial costarricense sigue todas las noticias referentes a la política exterior de Alemania en Centroamérica: lo prueba por ejemplo la "Gaceta Oficial" de 20 de mayo de 1879. Allí se encuentra resumido un artículo del "Courier des États Unis" de enero de 1879, en que se dicen pestes sobre las pretensiones alemanas, de tomar posesión en América o en Oceanía y un artículo de la "Gazette Internationale de Bruxelles", del 2 de abril de 1879 que dice: que "el Sr. Bergen ha sido enviado como Cónsul General de Centroamérica para buscar con los ojos, puertos y terrenos para colonias alemanas, y quiere Alemania, como Inglaterra, establecer comercio, *pescar* (en español en el texto), un puerto pues ¡el canal se acerca!. Bismarck quiere echar a América los demócratas! La "Correspondence Americaine", New York, abril 1879, que es igualmente citada, escribe: "El Gobierno americano, tiene que vigilar por la independencia de Samoa y otras islas de Oceanía, "Ariadna" y "Augusta" amenazan los intereses de los americanos que viven en Oceanía! También es establecida la afirmación de que Alemania tiene las manos metidas en la guerra entre el Perú y Chile. La "Gaceta Oficial de Costa Rica" invita, uniéndose a estas voces, a ser previsores y tener en cuenta advertencias ante las pretensiones alemanas. "Sobre nuestras costas se cierne la sombra de Maximiliano", se añade en la advertencia.

Los países extranjeros.—Semanario de Geografía y Etnología.—Bajo la colaboración del Profesor y Doctor Friedrich Ratzel y otros especialistas, publicado por la Casa Editorial de J. G. Cotta Schen Buchhandlungn.—Serie de sesenta y cinco años, número 32, Munchen, 6 de agosto de 1883.—Anualmente 52 números de 10 páginas en cuarto, 7 marcos, etc.