



Colegio de Licenciados y Profesores
en Letras, Filosofía, Ciencias y Artes

Consideraciones históricas acerca del conflicto con Nicaragua en la isla Portillos

Dr. Luis Fernando Sibaja Chacón
Profesor de Geografía e Historia, Universidad de Costa Rica
Expresidente de la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica
lfsibaja42@yahoo.com

RESUMEN

Este artículo se basa en la primera parte del documento titulado *Posición de la Academia de Geografía e Historia de Costa Rica ante el conflicto con Nicaragua*. Tal documento fue presentado a la señora Laura Chinchilla, Presidenta de la República, el 2 de mayo del año 2011.

Es un estudio de tipo histórico. Se inicia con la firma del tratado de límites entre Costa Rica y Nicaragua conocido como Cañas-Jerez, el 15 de abril de 1858, y culmina con el fallo dictado el 30 de setiembre de 1897 por el árbitro E. P. Alexander sobre el inicio de la línea limitrofe en el Mar Caribe.

El estudio permite demostrar que el territorio invadido por Nicaragua en octubre del año 2010, conocido como *isla Portillos*, ha pertenecido sin ninguna duda a Costa Rica desde la firma del tratado de límites en 1858. También el estudio pone en evidencia que la interpretación dada por el gobierno de Nicaragua al fallo de E.P. Alexander para justificar esa invasión carece de toda base.

Palabras clave:

historia • Costa Rica • Nicaragua • límites internacionales • conflictos internacionales.



Sección Documentos de la
Revista del Colegio de Licenciados
y Profesores en Letras, Filosofía,
Ciencias y Artes.

Suscrita en el índice internacional
(ISSN 1409-1534).

Segundo Semestre 2011 - N° XXIX

Revista semestral que apoya la labor educativa
de los colegiados/as. Su objetivo es "promover e
impulsar el estudio de las letras, la filosofía, las
ciencias y las artes, lo mismo que la enseñanza
de todas ellas" (Ley 4770).

- Sede San José:
2224-1439 / Fax: 2225-2018
- Sede Alajuela:
2437-8800 / Fax: 2440-4016

Apartado: 8-4880-1000 San José, Costa Rica
contactenos@colypro.com / www.colypro.com

Los textos firmados son responsabilidad de los
autores y no representan necesariamente el
pensamiento del Colegio.

Todos los derechos reservados.
Hecho el depósito de Ley.

Responsable editorial
MBA Lorena Miranda Quesada

Asistencia
Carla Arce Sánchez

Diseño y diagramación
Mónica Schultz • Renzo Pigati

Impresión
Masterlitho S.A.



Introducción

A fines de octubre del año 2010 el gobierno de Nicaragua invadió la parte septentrional del territorio costarricense conocido como isla Portillos, en el extremo noreste del país. Aquí inició la construcción de un canal artificial con el que pretende desviar el curso del río San Juan y así modificar, de manera unilateral, el límite internacional. Esto ha implicado graves daños al ambiente. Mediante una publicación oficial, dicho gobierno justifica esas acciones con el argumento de hacer una "modesta" limpieza de un supuesto caño del río San Juan y presenta varios mapas con el nuevo límite internacional que, en su opinión, tal caño definía tanto en 1858, cuando se firmó el tratado de límites conocido como Cañas-Jerez, como en 1897 cuando el árbitro E. P. Alexander dictó su primer laudo (Gobierno de Nicaragua, s.f., 4, 15, 16, 17, 52 y 60).

Esas decisiones se basan en un grueso error de interpretación histórica al considerar que el "primer caño", mediante el cual E. P. Alexander comunicó la laguna de Harbor Head con la desembocadura del río San Juan, estaba donde hoy dicho gobierno excava, y no donde lo ubicó con toda precisión ese árbitro en 1897.

Para comprender por qué Alexander tuvo que recurrir a ese "primer caño" y por qué lo actuado por el gobierno nicaragüense es una invasión a Costa Rica y no tiene ningún sentido la destrucción del ambiente que hoy se vive, es preciso recordar que la extremidad de la Punta de Castilla, a la que se hace referencia en el Tratado Cañas-Jerez, y existía en 1858, fue ubicada en 1897 por Alexander en un sitio muy alejado

NICARAGUA

ABSTRACT

This article is based on the first part of the document titled *Position on the Academy of Geography and History towards the conflict with Nicaragua*. This document was presented to Mrs. Laura Chinchilla, President of the Republic, on May 2nd, 2011.

It is a historical study that begins with the signing of the treaty of limits between Costa Rica and Nicaragua known as the Cañas-Jerez Treaty, on April 15th, 1858, and ends with the award on September 30, 1897 by the arbitrator E. P. Alexander on the start of the boundary in the Caribbean Sea.

The study proves that the territory invaded by Nicaragua in October 2010, known as *Portillos Island*, has belonged undoubtedly to Costa Rica since the signing of the treaty of limits in 1858. Also the study shows that the interpretation given by the government of Nicaragua to the award made by E. P. Alexander to justify the invasion has no foundation at all.

Keywords:

History • Costa Rica • Nicaragua • international limits
• international conflicts.

del punto original: en el extremo oriental de la laguna de Harbor Head.

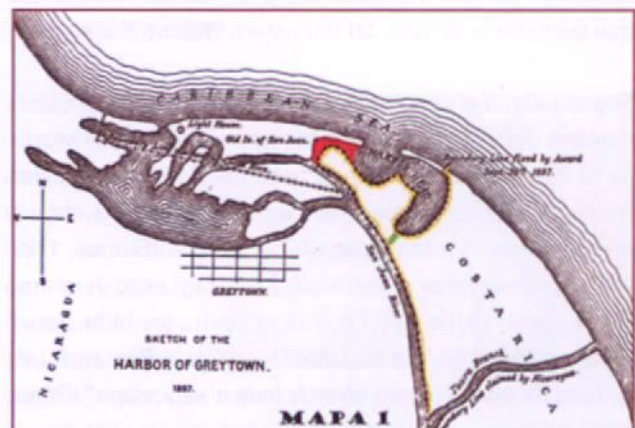
Con esa decisión Alexander tuvo que resolver el problema de conectar su Punta de Castilla con la desembocadura del río San Juan para respetar tanto lo que se establece en el Tratado Cañas-Jerez (1858) como en el Laudo Cleveland (1888), o sea que el límite comienza en la extremidad de la Punta de Castilla en la desembocadura del río San Juan. Tal conexión la realizó Alexander recurriendo a dos elementos de su creación que no aparecen en el tratado de 1858, a saber: un largo recorrido por la orilla del agua alrededor de la laguna de Harbor Head desde su extremo oriental y un "primer caño" al final de ese recorrido para comunicar Harbor Head con la desembocadura del San Juan.

Como se observa en el mapa que adjuntó Alexander a su primer laudo, que presentamos como mapa 1, tal caño es en realidad uno de los dos cauces en que se divide el río San Juan al final de su recorrido, frente a lo que el árbitro describe en su laudo como "la vieja isla de San Juan". En el mapa se aprecia el primer caño de Alexander de color rojo y el canal que excava el gobierno de Nicaragua aparece con el color verde. La línea amarilla representa el límite definido por Alexander, y el espacio entre los tres colores es el territorio invadido por Nicaragua (ONU, 2007, 221).

El presente estudio tiene como objetivo profundizar en el tema planteado y demostrar que las acciones del gobierno de Nicaragua no tienen ningún fundamento histórico.

1. La ubicación de la extremidad de la Punta de Castilla en 1858

En el artículo segundo del Tratado Cañas-Jerez se establece que la línea divisoria entre Costa Rica y Nicaragua comienza en la extremidad de Punta de Castilla en la desembocadura del río San Juan de Nicaragua, y continúa



marcándose con la margen derecha del expresado río hasta un punto distante tres millas inglesas del Castillo Viejo. Esto se complementa con el Laudo Cleveland del año 1888, pues en el primero de los puntos de dudosa interpretación resueltos por el árbitro se establece que el límite entre Costa Rica y Nicaragua comienza en la extremidad de Punta de Castilla, en la boca del río San Juan de Nicaragua, como existían la una y la otra el 15 de abril de 1858.

En el artículo quinto del Tratado Cañas-Jerez se establece que *"mientras tanto que Nicaragua no recobre la plena posesión de todos sus derechos sobre San Juan del Norte, la Punta de Castilla será de uso y posesión enteramente común igual para Nicaragua y Costa Rica, marcándose para entretanto dure esta comunidad, como límite de ella, todo el trayecto del río Colorado. Y además se estipula que mientras el indicado puerto de San Juan del Norte haya de existir con la calidad de franco, Costa Rica no podrá cobrar a Nicaragua derechos de puerto en Punta de Castilla"*.

Este artículo es fundamental, dado que hace referencia a la existencia de un puerto en la Punta de Castilla. Además, se señala que transitoriamente, mientras Nicaragua no esté en posesión del puerto de San Juan del Norte, el límite de la comunidad temporal entre Costa Rica y Nicaragua será el río Colorado. Esta disposición tuvo corta vigencia, pues poco tiempo después de la firma del tratado Cañas-Jerez Nicaragua recuperó el puerto de San Juan del Norte.

¿Dónde se ubicaban tanto la extremidad de la Punta de Castilla como la desembocadura del río San Juan y el puerto de Punta de Castilla cuando se firmó el Tratado Cañas-Jerez? Diversas fuentes primarias y también secundarias nos ilustran sobre el tema.

En diciembre de 1856, las tropas costarricenses tomaron la importante ruta conocida como la "Vía del Tránsito", lo que permitió la derrota del filibustero William Walker.

Según cuenta el general Máximo Blanco en su diario, en la mañana del 23 de diciembre, las tropas tomaron el muelle de la Punta de Castilla, en la bahía de San Juan del Norte, donde tres vapores estaban amarrados unos a otros, y un cuarto permanecía "pegado" al muelle (Blanco, 1939, 415). Como expresa el historiador nicaragüense Jerónimo Pérez, quien participó en la guerra contra los filibusteros, *"...al amanecer flotaba el pabellón de Costa Rica en Punta de Castilla, con gran asombro de todo el vecindario"* (Pérez, 1928, 310).

Tal hazaña causó preocupación al cónsul de los Estados Unidos en Greytown o San Juan del Norte quien, el mismo día, solicitó al oficial a cargo de los buques de guerra británicos anclados en dicho puerto que protegiera a los familiares del funcionario a cargo de esas instalaciones de la Compañía del Tránsito. El mismo 23 de diciembre el oficial contestó que *"el jefe de las fuerzas de Costa Rica que está en Puntarenas (Punta de Castilla) me ha asegurado que esas personas no corren el más leve peligro"* (Montúfar, 2000, 541).

El muelle de Punta de Castilla, al que hace referencia el tratado Cañas-Jerez en su artículo quinto, formaba parte de las instalaciones construidas por la Compañía del Tránsito para el transporte de pasajeros, y el sitio era también conocido como "Punta Arenas" o "Puntarenas". La ruta del tránsito a lo largo del río San Juan y el lago de Nicaragua fue oficialmente inaugurada por Cornelius Vanderbilt, accionista de la Compañía del Tránsito, a finales de julio de 1851. Expresa Folkman que ya para esa época *"Directamente en frente de las casas del puerto (San Juan del Norte), en la punta del espolón llamada Punta de Castilla, y también Punta Arenas, la Compañía del Canal había construido casas para sus trabajadores y bodegas para el carbón de los vapores"*. Ahí también se ensamblaban los pequeños vapores del río (Folkman, 1976, 57 y 67).

El puerto de Greytown o San Juan del Norte, donde estaba acreditado un cónsul de los Estados Unidos, había sido tomado por los ingleses en 1848 con el pretexto de ejercer el protectorado sobre la Mosquitia. Greytown había sido declarado puerto libre a partir de una disposición inserta en el artículo quinto del tratado Clayton-Bulwer, que estableció en 1850 la neutralidad del futuro canal. El puerto también era utilizado por la Compañía del Tránsito, la cual tuvo constantes problemas con las autoridades locales de la Mosquitia, y esto culminó con el bombardeo de dicho puerto por el buque de guerra estadounidense Cyane el 13 de julio de 1854 (Folkman, 1976, 109-124).

La ubicación de las instalaciones de la Compañía del Tránsito es confirmada por el investigador nicaragüense doctor Alejandro Bolaños Geyer, uno de los más importantes estudiosos de la guerra contra los filibusteros, quien en su obra *William Walker, el predestinado* expresa que las instalaciones de la Compañía del Tránsito estaban en Punta de Castilla, en el extremo de la bahía opuesto a la población de San Juan del Norte o Greytown (Bolaños, 2003, 261).

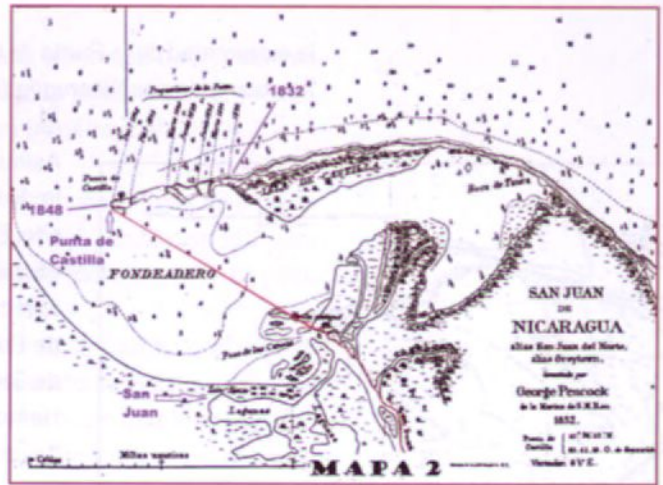
En una obra del año 2000 Bolaños reproduce un grabado de las instalaciones de la Compañía del Tránsito y al pie del mismo incluye la siguiente leyenda: “Punta de Castilla (Punta Arenas), al fondo, en la bahía de San Juan de Nicaragua” (Bolaños, 2000, 34).

Los vapores de la Vía del Tránsito y las instalaciones de Punta de Castilla se convirtieron en una pesada carga económica para Costa Rica, como se constata en la correspondencia de José María Cañas con Juan Rafael Mora (Revista de los Archivos Nacionales, set. oct. 1937, 631 y 635).

Pronto se acordó la venta de las pertenencias de la Compañía del Tránsito. Por ello, el 9 de abril de 1858, a pocos días de la firma del Tratado Cañas-Jerez y en medio de una polémica con José María Cañas y Emiliano Cuadra, un grupo de leoneses manifestó su complacencia no solo por la venta de los vapores, sino también de “las existencias pertenecientes a vapores que se hallan en Punta de Castilla (Punta-arenas)”. Una parte del producto de esa venta estaba destinada a Nicaragua (Revista de los Archivos Nacionales, jul. dic. 1949, 349-355).

Concluimos entonces que en ese tiempo era usual que costarricenses y nicaragüenses denominaran “Punta de Castilla” a lo que también se conocía como Punta Arenas o *Arenas Point*. La Punta de Castilla aparece representada en algunos mapas de la época, aunque en la mayoría bajo sus otras denominaciones.

En el *Bosquejo de la República de Costa Rica*, publicado en 1851, Felipe Molina reproduce una edición en español del mapa de San Juan de Nicaragua levantado por George Peacock en 1832 y corregido en diciembre de 1848. Tales correcciones se refieren a la forma en que se fue extendiendo la extremidad de la Punta de Castilla después de 1832 y hemos destacado con azul los años de esos puntos extremos (Molina, 1851, 54, tercer mapa). Bolaños Geyer localizó ese mapa en los Archivos Nacionales de Washington y también lo publicó (Bolaños, 2000, 99). El mismo mapa de 1832, en su versión en inglés de 1848 y con las correcciones señaladas, fue reproducido por Ephraim G. Squier en 1852 (Bolaños, 2000, 57 y 107). En el mapa que reproducimos de Molina, mapa 2, se aprecia muy bien cuál era la extremidad de Punta de Castilla en 1848, al noroeste del puerto de San Juan. Se distingue también con claridad el amplio y único cauce en esa época del río San Juan, que en su tramo final desemboca cerca del puerto de San



Juan, y la presencia de varios ramales que surgen de su margen derecha.

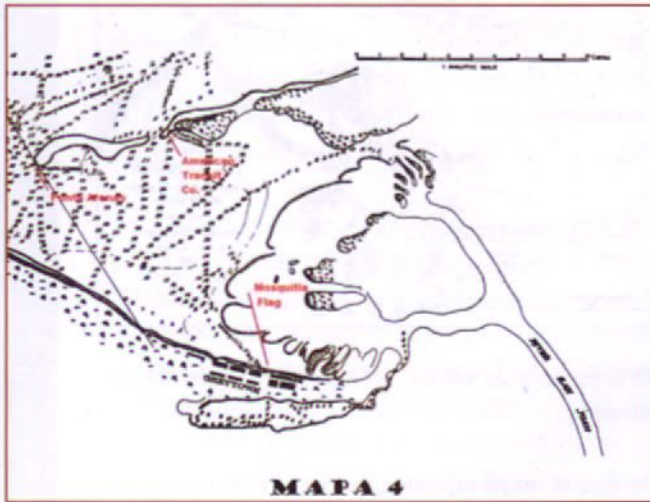
Es posible que el mapa reproducido por Molina haya sido tomado en cuenta por Cañas y Jerez en abril de 1858 para establecer la línea divisoria, debido a que en esa época era un mapa en español del área de San Juan del Norte muy accesible y divulgado tanto en Costa Rica como en Nicaragua. En dicho mapa hemos trazado con una línea roja el posible límite internacional, con la aclaración de que en 1858, como veremos, la extremidad de la Punta de Castilla se había extendido más hacia el oeste. También hemos destacado con letras azules los caracteres poco legibles.

En 1858 Thomé de Gamond publicó un mapa del proyecto canalero de Félix Belly. Aquí se aprecia con claridad el trazado del límite recién establecido, desde el centro de la bahía de Salinas hasta la extremidad de Punta de Castilla. Se observa también cómo el territorio hoy ocupado por Nicaragua aparece ya formando parte de Costa Rica desde el mismo año de la firma del tratado limítrofe. Es importante en este mapa no sólo la referencia explícita a la Punta de Castilla, sino también la ubicación de la extremidad de la punta, al oeste de la bahía de San Juan (Aguirre, 2002, 153).

En un mapa de Costa Rica de Alexandro von Frantzius publicado en 1861 en la revista *Petermanns Geographische Mittheilungen*, que reproducimos con el número 3, aparece con toda claridad el inicio del límite con Nicaragua en



la extremidad de la Punta de Castilla. Aparece también en territorio costarricense la zona hoy ocupada por Nicaragua (República de Costa Rica, 33).



Asimismo se conocen mapas con la ubicación del puerto de Punta de Castilla, o sea de las instalaciones de la Compañía del Tránsito. En el de 1853 levantado por John Richards y William R. Bush, oficiales del navío británico H.M.S. Geysler, mapa 4, se pueden apreciar dichas instalaciones y también la ubicación del extremo de Punta Arenas (Punta de Castilla). Aparece también el puerto de Greytown bajo la bandera de la Mosquitia (Bolaños, 2000, 109). Hemos destacado con letras rojas los caracteres más pequeños del mapa.

En otro mapa del año 1856, levantado por John Scott y corregido en enero de 1859, se aprecian de nuevo las instalaciones de la Compañía del Tránsito (Puerto de Castilla) bajo la denominación *American Flag Staff* (Bolaños, 2000, 112). Se ilustra también cómo se extendió Arenas Point (Punta de Castilla) hacia el oeste entre octubre de 1856 y enero de 1859.

La información que hemos presentado acerca de la ubicación de la Punta de Castilla y las instalaciones de la Compañía del Tránsito fue plasmada por Bolaños en una fotografía aérea del año 1986 (Bolaños, 1999, 20). Con la leyenda "Aquí fue la Punta de Castilla (Punta Arenas)", este autor encierra en un círculo y señala con una flecha tal sitio, cerca de donde lo ubicará en 1897 la delegación de Costa Rica ante Alexander, y muy lejos de donde dicho árbitro establecerá tal punto.

También ubica Bolaños las instalaciones de la Compañía del Tránsito, o sea el muelle de la Punta de Castilla, con la leyenda "Aquí anclaban los barcos". Además señala lo que era el cauce principal del río San Juan hacia 1858. Desafortunadamente, la imagen es bastante oscura y es difícil de reproducir.

Es importante el mapa publicado por el gobierno de Nicaragua en 1858, en el mismo año de la firma del Tratado Cañas-Jerez. Este mapa, elaborado por Maximiliano von Sonnens-tern, el padre de la cartografía nicaragüense, es considerado el primer mapa oficial de Nicaragua, aunque para otros estudiosos el primero fue el levantado por Fermín Ferrer en 1856 (Aguirre, 2002, 121).



En el mapa de 1858, mapa 5, se ve cómo el límite se inicia en Punta Arenas (Punta de Castilla), lejos de donde Alexander ubicará, en 1897, la supuesta Punta de Castilla. Se nota también cómo, ya desde el año 1858, en la cartografía oficial de Nicaragua, el territorio hoy ocupado por el ejército de ese país aparece como parte de Costa Rica. En el mapa mencionado no aparece ningún brazo, caño o desembocadura del río San Juan que justifique abrir un canal para cambiar el límite internacional como lo pretende hoy el gobierno de Nicaragua (Library of Congress. Digital ID g4850 ct000429http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g4850.ct000429).

También es de Sonnenstern un mapa del año 1863 publicado por orden del Presidente Tomás Martínez. En el mapa general se aprecia muy bien toda la línea limítrofe, y en un recuadro aparece con detalle el área de la bahía de San Juan (Aguirre, 2002, 123).

Conviene agregar que Sonnenstern sabía muy bien que Punta Arenas y Punta de Castilla eran sinónimos, pues en un informe del año 1868 cita a "Puntarenas" y en otro de 1873, usa la expresión "Punta de Castilla" para referirse a la misma realidad (Bolaños, 2000, 61 y 62).

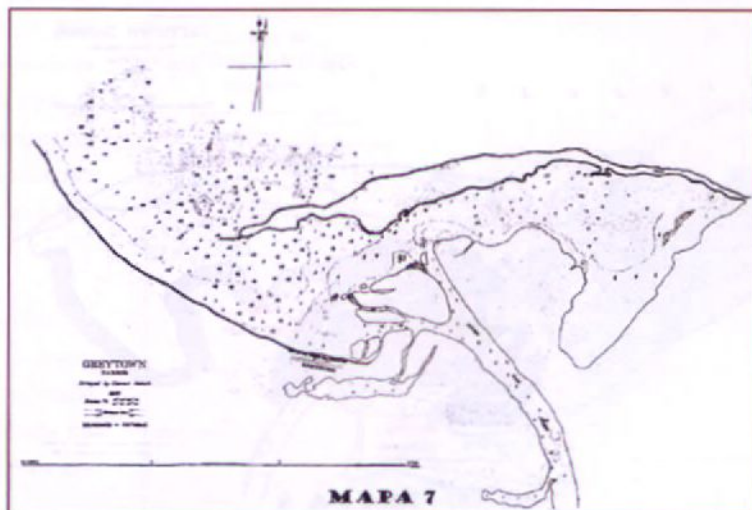
En resumen, es indudable que en 1858 la extremidad de la Punta de Castilla quedaba en la parte occidental de la bahía de San Juan, al noroeste del puerto de Greytown. Queda también clara la ubicación del puerto de Castilla, citado en el artículo quinto del tratado limítrofe, el cual fue tomado en diciembre de 1856 por Máximo Blanco, y era el utilizado por la Compañía del Tránsito.

2. Se bifurca la desembocadura del río San Juan y se pierde la ubicación de la extremidad de la Punta de Castilla

En 1832 (mapa 2), el río San Juan era, en su último tramo, una amplia y única vía que comunicaba el puerto de San Juan con el interior. Este único cauce aparece en mapas posteriores, como el de John J. Baily de 1840, que aquí se reproduce con el número 6, donde hemos señalado con una línea roja el posible inicio del límite internacional. También se aprecia este único cauce en los mapas del Barón Bülow en 1847 y Granville Gower Loch en 1848. A diferencia del mapa de 1832, en estos tres mapas no aparecen los ramales al final de la margen derecha del San Juan sino que se representan varias islas arenosas (Bolaños, 2000, 93, 95 y 97).

A principios de la década de 1850 se inició un cambio importante en la desembocadura del río San Juan, pues la misma se bifurcó al desprenderse de la margen derecha del cauce original un brazo que llamaremos *brazo oriental*. Con esta división se formaron dos islas en medio de las dos corrientes. Esto se refleja en el mapa de Orville W. Childs, levantado en 1850-51 (Bolaños, 2000, 105). La bifurcación se aprecia igualmente en el mapa del Comandante M.S. Nolloth de 1850, que aquí se reproduce con el número 7 (Bolaños, 2000, 102).

La misma bifurcación del río San Juan se representa en el mapa de Richards y Bush del año 1853 (mapa 4) y se sugiere en el de Scott de 1856 (Bolaños, 2000, 112). Finalmente, aparece en otros mapas a los que haremos referencia en las próximas páginas.



En todos los mapas que conocemos de 1858 (Cañas-Jerez) a 1897 (primer laudo de Alexander): no aparece ningún brazo, canal, caño o cauce al sur de Harbor Head, en el territorio costarricense donde hoy excava el gobierno de Nicaragua (Bolaños, 2000, 114).

A fines de la década de 1850 e inicios de la de 1860 se presentaron varios cambios importantes en la bahía de San Juan del Norte. Uno de ellos consistió en que la Punta de Castilla continuó extendiéndose hacia el oeste hasta casi unirse a la tierra firme, como se aprecia en el mapa 8. Esto implicó que se perdiera la ubicación que tenía la extremidad de dicha punta en 1858. El proceso de crecimiento de la Punta de Castilla entre los años 1832 y 1848 está documentado en el mapa de Peacock de 1832, corregido en diciembre de 1848 (Mapa 2). El crecimiento de dicho punto entre octubre de 1856 y enero de 1859 se puede apreciar en el mapa de Scott de 1856, actualizado en 1859 (Bolaños, 2000, 112).

Otro cambio ocurrió hacia julio de 1858, cuando las enormes lluvias subieron el nivel del río San Juan unos ocho pies sobre su marca de invierno. El río no solo arrasó con la isla de Leefe, en la bifurcación del río Colorado, sino que abrió un boquete en la Punta de Castilla que destruyó las instalaciones de la Compañía del Tránsito (Bolaños, 2000, 58-61).

Por último, en 1863 un terremoto levantó la barra de la entrada del puerto de San Juan y redujo su profundidad a menos de diez pies (Folkman, 1976, 203).

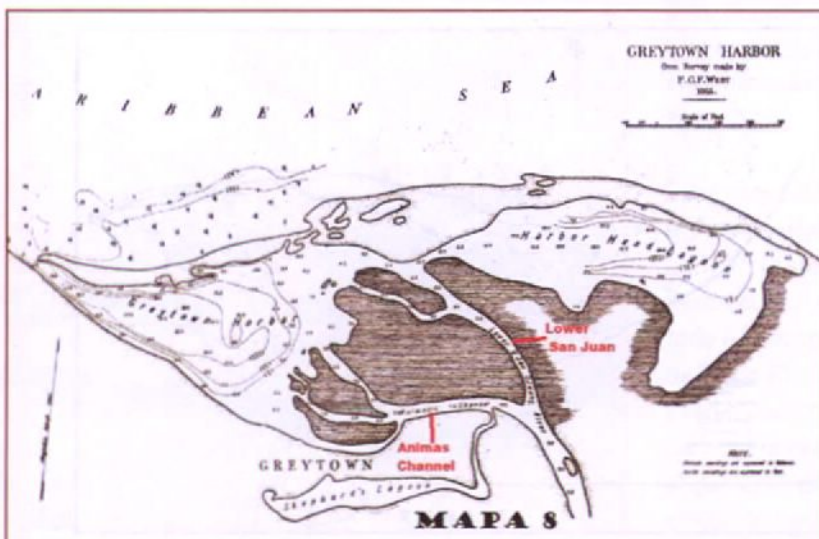
Aunque el cierre paulatino de la bahía de San Juan está documentado desde el año 1832, y el terremoto de 1863 tuvo un efecto importante, en sendos informes de los años 1868 y 1873 Maximiliano Sonnenstern achaca todos los cambios en la citada bahía a una fuerte corriente sucedida en el año 1851, 1861 ó 1871 (uno de los tres), que al llevarse una parte de la isla de Leefe aumentó el caudal del río Colorado en detrimento del San Juan (Bolaños, 2000, 61-62).

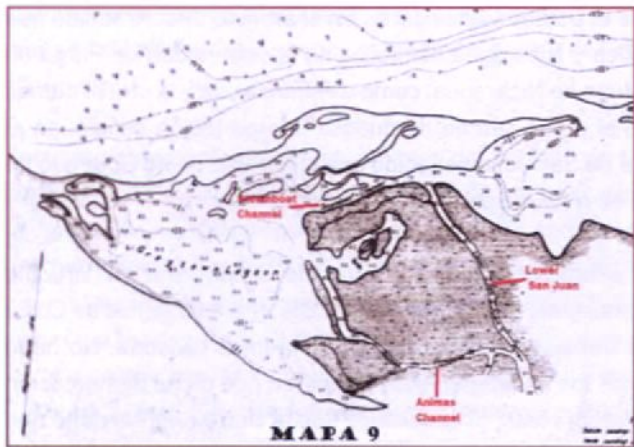
En el mapa levantado por P. C. West en 1865, mapa 8, se aprecian los cambios señalados. La bahía está casi cerrada en su extremo occidental, no se hace referencia a la extremidad de la Punta de Castilla o Punta Arenas, y ya no existen las instalaciones de la Compañía del Tránsito. Si se compara este mapa con el de Nolloth de 1850, mapa 7, vemos que en 1865 la isla formada por los dos brazos del río San Juan se ha ensanchado hacia el mar, y cerca de ella han aparecido bancos de arena que en la parte oriental casi llegan a la Punta de Castilla y en la parte occidental se extienden con amplitud frente a Greytown.

Aparece en 1865 la referencia más antigua que conocemos de la laguna de Harbor Head; el brazo occidental de la desembocadura del río San Juan es denominado *Animas Channel*, mientras que al oriental se le identifica como *Lower San Juan*.

Hemos resaltado con letras rojas ambos nombres. Por último, tenemos una realidad que es constante en todos los mapas que conocemos de 1858 (Cañas-Jerez) a 1897 (primer laudo de Alexander): no aparece ningún brazo, canal, caño o cauce al sur de Harbor Head, en el territorio costarricense donde hoy excava el gobierno de Nicaragua (Bolaños, 2000, 114).

El mapa de Miller del año 1872, que aquí se reproduce con el número 9, es interesante porque muestra cómo ya se han unido lo que era la extremidad de la Punta de Castilla y la tierra





firme, de modo que el acceso al puerto es por otro canal abierto por la naturaleza. Se mantienen aquí los nombres de los dos brazos del río San Juan, pero una diferencia con los mapas anteriores consiste en que el brazo o canal de Ánimas aparece con menos volumen de agua que el Bajo San Juan. Además, la isla formada por los dos brazos del río San Juan ha seguido extendiéndose hacia el mar hasta casi llegar a la Punta de Castilla, y el corto espacio que separa a la isla y la punta es denominado *Steamboat Channel* (Bolaños, 2000, 116). Hemos destacado con letras rojas los nombres más importantes.

En el año 1871 Nicaragua declaró insubsistente el tratado Cañas-Jerez y esto llevó al laudo del Presidente de los Estados Unidos, Grover Cleveland, en 1888. Previendo que el árbitro decidiera la validez del tratado de 1858, Nicaragua le solicitó que resolviera sobre once puntos de dudosa interpretación de dicho tratado.

El punto primero se planteó de la siguiente forma: "Señalándose la Punta de Castilla como el principio de la línea divisoria en el Atlántico, y hallándose ese punto, según el mismo tratado, en la desembocadura del río San Juan, hoy que ha variado esa desembocadura, ¿de dónde debe partir la línea?". Ambos gobiernos plantean este asunto, porque la desembocadura del río San Juan en 1858 ha variado, se ha ido perdiendo, al grado de que en 1888 era más caudaloso el brazo oriental que, como hemos visto, se empezó a formar en la década de 1850.

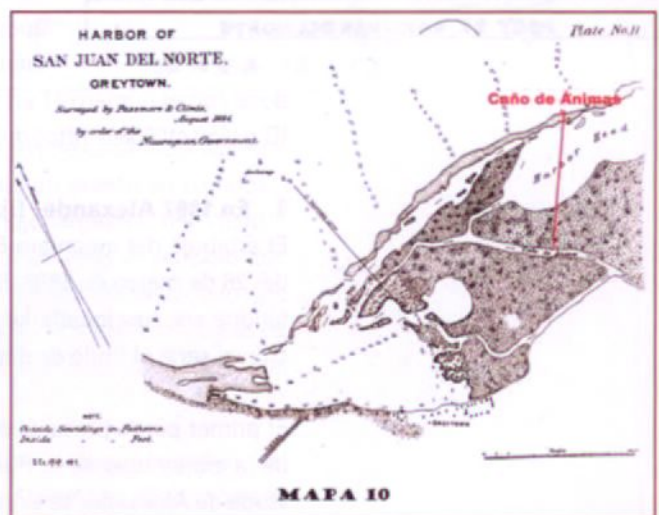
En el punto séptimo de dudosa interpretación se señaló lo siguiente: "Si con vista del artículo V del tratado, el brazo del San Juan conocido con el nombre de "Colorado" debe tenerse por límite entre Nicaragua y Costa Rica, desde su origen hasta su desembocadura en el Atlántico" (Pérez Zeledón, 1887, 128).

Antes de que el árbitro resolviera las cuestiones planteadas, ambos países hicieron un esfuerzo para solucionar los problemas de común acuerdo y de esto resultó el tratado firmado en Managua por los mandatarios Bernardo Soto y Evaristo Carazo el 26 de julio de 1887.

Mediante el artículo sexto del tratado Soto-Carazo se entendió por Punta de Castilla, sin hacer referencia a su extremidad, al extremo de la margen derecha de la desembocadura del río San Juan más próximo al puerto de dicho nombre (Archivo Nacional, R.E. caja 89. Costa Rica, Nicaragua. Sobre límites y cuestiones pendientes, f. 4). Con ese entendimiento se evitaron el trabajo de ubicar realmente la Punta de Castilla, la cual era en 1858 la lengua de arenas frente a la bahía de San Juan.

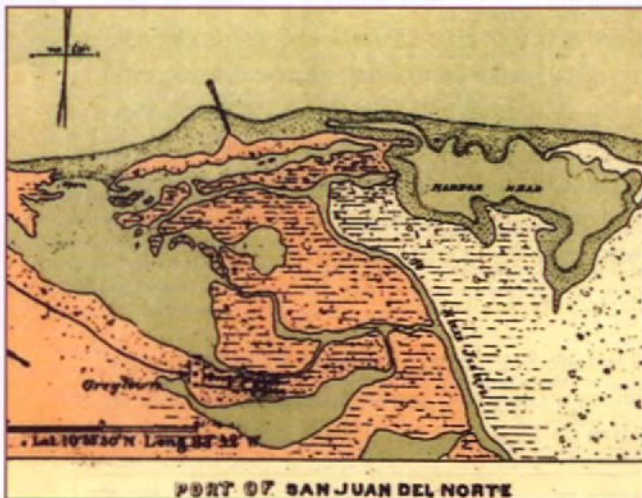
Probablemente se utilizó en esta reunión de los Presidentes Bernardo Soto y Evaristo Carazo un mapa levantado cuatro años antes, en 1884, por Passmore y Climie por orden del gobierno de Nicaragua y que aquí reproducimos con el número 10 (Menocal, 1886, plate 11). En él se aprecia muy bien el brazo occidental del río San Juan, que se presenta como el más próximo al puerto de San Juan o Greytown, y en cuya desembocadura fue ubicada la Punta de Castilla por los mandatarios. No cabe en esta delimitación el brazo oriental, no sólo porque está muy lejos de Greytown sino también porque aparece claramente identificado con el nombre de "Caño de Ánimas", que hemos destacado con letras rojas. De haber sido escogido este brazo como límite lo habrían llamado por su nombre.

Como el tratado Soto-Carazo no fructificó, le correspondió entonces a Cleveland continuar sus funciones y el 22 de marzo de 1888 dictó su fallo. Mediante el artículo



primero el árbitro declaró válido el tratado Cañas-Jerez. En el artículo tercero señaló que la línea divisoria entre Costa Rica y Nicaragua comienza en la extremidad de Punta de Castilla, en la boca del río San Juan de Nicaragua, como existían la una y la otra el quince de abril de 1858. Con respecto al punto sétimo de dudosa interpretación señaló, en el mismo artículo, que el brazo del río San Juan conocido con el nombre de río Colorado no debe considerarse como límite en ninguna parte de su curso.

En junio de 1890, con base en el artículo segundo del tratado Cañas-Jerez y el artículo décimo del tratado Esquivel-Román del 24 de diciembre de 1886, representantes de Costa Rica y Nicaragua iniciaron los trabajos de demarcación de la línea divisoria. No hubo mucho progreso en la tarea, pues los nicaragüenses plantearon que dicha demarcación debía iniciarse en la boca de Harbor Head, al considerar que el brazo oriental de lo que en el mapa de 1884, mapa 10, se denomina "Caño de Ánimas" desemboca en ese punto. Prescindieron así de lo que en 1858 era la desembocadura del río San Juan. Por su parte, los costarricenses insistieron en que se localizara la extremidad de la Punta de Castilla tal y como estaba en 1858 para apegarse a lo dispuesto por el laudo Cleveland. Un intento de resolver las diferencias mediante la convención firmada en diciembre de 1890 por José María Castro Madriz y Benjamín Guerra tampoco tuvo éxito. En esa oportunidad el límite se iniciaba a doscientos metros al este del malecón que construía la Compañía del Canal y se unía con una línea recta al caño más próximo al río San Juan, o sea al caño occidental o desembocadura del río en 1858 (Sibaja, 2006, 195-198).



Conviene en este punto hacer referencia a otro mapa de Sonnens-tern levantado en 1895 por orden del presidente José Santos Zelaya. El cartógrafo utilizó el mapa elaborado en 1884 por el gobierno de Nicaragua y adoptó aquel punto de vista planteado por Nicaragua en junio de 1890; por ello, el brazo oriental no se denomina Caño de Ánimas sino "río San Juan". Además, el límite aparece más hacia el este que en el mapa de este personaje del año 1858, mapa 5, en la boca de Harbor Head, o sea en uno de los dos brazos que forma el río San Juan en su desembocadura –el brazo oriental–, frente a lo que dos años después Alexander denominará "la Vieja Isla de San Juan". Este sitio está bastante alejado de lo que después Alexander definiría como la Punta de Castilla. Aquí se aprecia de nuevo no sólo que el área hoy ocupada por Nicaragua aparece en este mapa oficial en territorio costarricense, sino también que no existía el cauce que hoy se excava. Este mapa se repro-

duce con el número 11 en su versión en inglés del año 1898 (Library of Congress, Digital ID g4850 ct000862 <http://hdl.loc.gov/gmd/g4850.ct000862>).

3. En 1897 Alexander fija en otro lugar la Punta de Castilla de 1858

El arbitraje del ingeniero E. P. Alexander fue posible por la Convención Pacheco-Matus del 26 de marzo de 1896. El árbitro, designado por el Presidente de los Estados Unidos, tendría amplias facultades para resolver los desacuerdos, y el libro de actas de las operaciones sería el título de demarcación definitiva de los límites entre ambos países.

El primer punto presentado a la decisión del árbitro fue el relacionado con la ubicación de la extremidad de la Punta de Castilla en 1858. La versión en español de este primer laudo de Alexander se extiende del folio 14 al 21 del primer volumen del libro de actas; se

complementa con un plano del inicio del límite incluido en el folio 33 del libro de actas, mapa 14 de este artículo, y con un mapa del puerto de Greytown que reproducimos con el número 12.

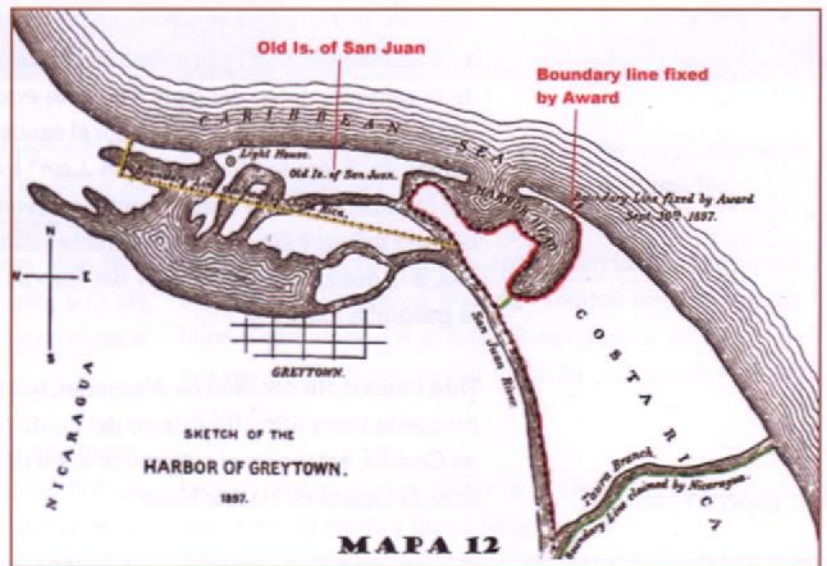
Con base en un estudio de ocho mapas del período de 1832 a 1895 y diversos cálculos astronómicos, los comisionados de Costa Rica concluyeron que la extremidad de la Punta de Castilla en 1858 respondía a las siguientes coordenadas: 83° 43' 31" longitud oeste del meridiano de Greenwich y 10° 56' 15" latitud N. Este punto se encontraba en 1897 en tierra firme por los acrecimientos que había tenido la Punta de Castilla desde 1858. Desde ahí fue tirada una línea recta ideal hasta el punto donde el río San Juan se bifurca en los brazos que hemos llamado oriental y occidental. Según expresa el representante de Costa Rica, esta solución fue adoptada porque ya era difícil discernir el cauce del brazo occidental que desde 1858 definía el límite (Comisión de Límites de Costa Rica, 1897, 11).

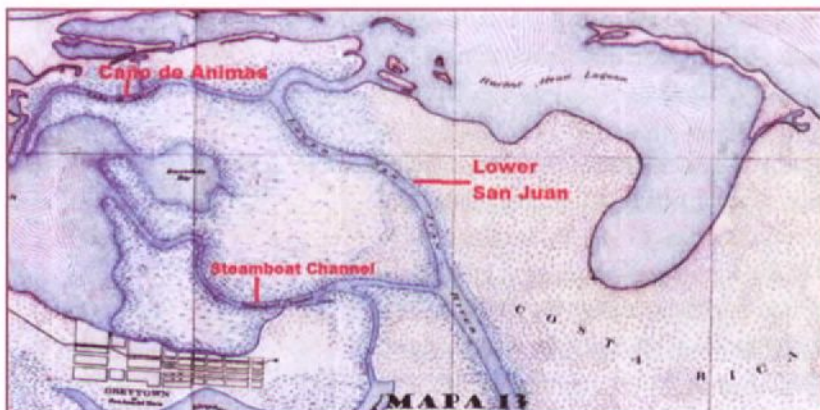
Los comisionados nicaragüenses partieron de la idea de que el río San Juan estaba formado por los brazos Colorado, Taura y San Juan propiamente dicho, y que en el tratado Cañas-Jerez el río San Juan podía ser cualquiera de esos tres brazos. Como el río Colorado fue excluido por Cleveland para formar el límite, entonces el río Taura era el que respondía a la línea divisoria. Tal río estaba en la extremidad de la Punta de Castilla según la interpretación nicaragüense del artículo quinto del tratado Cañas-Jerez (Comisión Nicaragüense, 1897, 15-19).

En el mapa número 12 (United Nations, 2007, p. 221) se destaca en amarillo la petición limítrofe de Costa Rica, en verde la de Nicaragua, y en rojo el límite internacional definido por Alexander. También se destaca con verde el canal que excava Nicaragua en territorio costarricense. Hemos indicado con letras rojas los caracteres poco legibles.

Desde un principio, el árbitro expresó que en la mente de los que hicieron el tratado de límites había una idea general o plan que consistía en dar a Costa Rica la margen derecha del río, considerada vía de comercio desde tres millas abajo del Castillo hasta el mar, y dar a Nicaragua el sumo imperio. Esto permitió al árbitro rechazar la solicitud de Nicaragua de establecer el límite en el brazo del San Juan llamado Taura, debido a que no tenía un puerto en su boca y no era entonces vía de comercio (Comisiones de trazado y amojonamiento, 1897-1900, f. 16). Conviene agregar que en el artículo quinto del tratado Cañas-Jerez el río Colorado no marca el límite de la Punta de Castilla. Una lectura atenta del mismo deja claro que tal río lo que marcaba era el límite de la comunidad temporal que se estableció, o sea de la comunidad entre Costa Rica y Nicaragua, mientras este último país no recobrara el puerto de San Juan del Norte.

Una decisión importante que tomó Alexander fue escoger como la desembocadura del río San Juan la que en los mapas de esos años se denomina *Lower San Juan*, o sea lo





que a principios de la década de 1850 se empezó a formar como brazo oriental del río. Prescindió así del brazo occidental que durante muchos años había sido el único cauce, el cual comunicaba el puerto de San Juan con el interior, mapas 2 y 6, pero que en 1897 había perdido parte de su caudal. Este brazo occidental se denomina *Steamboat Channel* en el mapa de 1899 que aquí se reproduce con el número 13 (Nicaragua Canal Commission, 1897-1899, map N°4).

Al llegar el Lower San Juan a su desembocadura se divide en dos brazos que forman lo que Alexander denomina en el mapa 12 "*Old Is. of San Juan*", la vieja isla de San Juan. Como se aprecia en el mapa 13, el brazo izquierdo del Lower San Juan era denominado en esos años Caño de Ánimas y el brazo derecho, sin nombre, es el que va a considerar Alexander en su laudo como el primer caño de su definición limítrofe. Lo que era en 1858 el cauce principal del río ahora se denomina *Steamboat Channel*. Hemos destacado con letras rojas los caracteres más pequeños del mapa.

Al escoger el brazo oriental del río San Juan como límite se pone de manifiesto el principal error de Alexander, que consistió en no reconocer los cambios ocurridos en la bahía de San Juan del Norte y el último tramo de la desembocadura del río San Juan a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Este error es evidente al considerar el árbitro que la isla creada en la década de 1850 por el cauce principal del río San Juan y el brazo oriental, mapas 4 y 7, era la "*Old Is. Of San Juan*" formada en las últimas décadas del siglo XIX por la bifurcación del brazo oriental o Lower San Juan (Mapas 10, 12, 13 y 14). Esas dos islas de origen y épocas muy diferentes son consideradas por Alexander como una sola isla, a la que califica en folio 17 del libro de actas como "El gran rasgo característico de la geografía local...".

Otra importante decisión de Alexander, basada en el error ya señalado, consistió en definir que la tierra firme (*headland*) del punto de partida de la línea limítrofe, o sea la Punta de Castilla, estaba en el extremo oriental de la bahía de San Juan, donde se inicia, por el este, la laguna de Harbor Head.

Con esa definición se le presentó a Alexander el problema de refutar el planteamiento costarricense según el cual la Punta de Castilla y la Punta Arenas eran la misma realidad, y la extremidad de la misma se hallaba en 1858 al noroeste del puerto de San Juan, muy lejos de donde él la ubicó.

Se dedicó entonces el árbitro a descartar los razonamientos de Costa Rica, y para esto ocupó tres folios del libro de actas.

Señala Alexander en un primer argumento que el nombre de Punta de Castilla no aparece en uno solo de los mapas originales publicados antes y después del tratado de límites. Aunque en la cartografía predominan las expresiones "Arenas Point" o "Punta Arenas", esa afirmación tan rotunda queda desmentida por la existencia de mapas de la época

Un aspecto esencial del tratado Cañas-Jerez, que Alexander destaca, fue darle a Costa Rica, por medio del río San Juan, una vía de comercio hasta el mar.



donde aparece la Punta de Castilla, como el incluido por Molina en su obra (mapa 2), el de Thomé de Gamond de 1858 y el de Frantzius de 1861 (mapa 3). También en mapas como los de Sonnenstern de 1858 (mapa 5) y 1863 se aprecia dónde se iniciaba realmente el límite, aun sin mencionar la Punta de Castilla, lejos del lugar indicado por Alexander.

El segundo argumento de Alexander carece de todo fundamento histórico. Se basa en el artículo quinto del Tratado Cañas-Jerez, en el cual se establece que, mientras Nicaragua no recobre la posesión de sus derechos sobre San Juan del Norte, la Punta de Castilla será de uso y posesión común para ambos estados. Además, mientras el puerto de San Juan tenga la calidad de franco, Costa Rica no podrá cobrar a Nicaragua derecho de puerto en Punta de Castilla.

Aquí, Alexander retomó la idea de que parte del plan general de Cañas y Jerez consistía en dar a Costa Rica la margen derecha del río San Juan como vía de comercio. Así como tal idea le permitió descartar la propuesta de Nicaragua –pues no existía un puerto en la boca del Tauca–, entonces se inventó un puerto que debió existir en su

Punta de Castilla, con la idea de que este era un elemento indispensable para la vía de comercio de Costa Rica.

Para Alexander, tal lugar no aparece en los mapas porque ha quedado siendo un sitio de ninguna importancia política o comercial. En el folio 19 del libro de actas señala que para nada figuraba esa pequeña población de Punta de Castilla.

Ningún historiador se atrevería a afirmar que, aparte de San Juan del Norte y las instalaciones de la Compañía del Tránsito, existía en 1858 otro puerto en el área de la bahía de San Juan del Norte, y mucho menos que esa fuera la vía de comercio de Costa Rica. El puerto al que hace referencia el artículo citado del tratado de límites es, sin duda, el de la Compañía del Tránsito en la Punta de Castilla, el lugar donde, el 23 de diciembre de 1856, Máximo Blanco capturó cuatro vapores.

El puerto de San Juan del Norte no estaba en posesión de Nicaragua pues había sido tomado por los ingleses en enero de 1848 con el pretexto de su protectorado sobre la Mosquitia.

Los mapas consultados demuestran que, desde el año 1858 hasta el presente, la zona ocupada por el ejército de Nicaragua aparece formando parte del territorio costarricense.

Desde los inicios de la vida independiente en Costa Rica hubo gran interés en comunicarse con el exterior por la ruta Sarapiquí-San Juan. Por ello no es de extrañar que en un tratado firmado en 1838 por el costarricense Francisco María Oreamuno y el nicaragüense Pablo Buitrago se estableciera en el artículo 13 lo siguiente: *"El puerto de Sn. Juan del Norte, como perteneciente a ambos Estados, será administrado por los dos gobiernos, por ahora y hasta que se señale la línea divisoria"* (Sibaja y Zelaya, 1974, 159). Hacia 1853 esta ruta era utilizada para trasladar cierto tipo de mercaderías como objetos valiosos, equipajes y manufacturas. Era también la ruta exclusiva de los viajeros para trasladarse al este de los Estados Unidos y a Europa (Wagner y Scherzer, 1944,79).

El interés en la ruta Sarapiquí-San Juan se incrementó con el desarrollo del cultivo del café, ante la posibilidad de exportar el producto directamente a Europa sin tener que utilizar el largo trayecto por la costa del Pacífico de Suramérica y el Cabo de Hornos. Tal aspiración quedó plasmada en el artículo sexto del tratado Cañas-Jerez que garantiza a Costa Rica los derechos perpetuos de libre navegación en parte del río San Juan.

En resumen, el puerto de la vía de comercio de Costa Rica, vía a la que Alexander, con justicia, le da tanta importancia, había sido San Juan del Norte y con el tratado Cañas-Jerez pasó a ser el de Punta de Castilla, donde estaban las instalaciones de la Compañía del Tránsito. De esta forma cada Estado quedó con un puerto.

En su tercer argumento, al que califica de "consideración suprema", Alexander comienza por descartar la cita de tres autores hecha por Costa Rica (Montúfar, Gámez y Squier), los cuales aplican el nombre de "Punta de Castilla" a "Punta Arenas".

Alexander indica que había un sinnúmero de escritores mucho más dignos de fe que se refieren a Punta Arenas como un importante punto de la gran Compañía del Tránsito, sin que figure la pequeña población de Punta de Castilla.



Como ya vimos, esa "consideración suprema" de Alexander tampoco tiene fundamento. En diversas fuentes primarias de la época en la que se firmó el tratado de límites se ubica claramente la Punta de Castilla en Punta Arenas o se indica que son sinónimos. Como ejemplos tenemos a Máximo Blanco, Jerónimo Pérez, José María Cañas y los leoneses. Además, esto lo confirman quienes han estudiado esa época como Montúfar, Bolaños Geyer, Folkman y otros. En resumen, Alexander descartó toda la evidencia presentada por Costa Rica, pero no presentó, porque no existían, pruebas documentales para demostrar que la extremidad de la Punta de Castilla y el supuesto puerto estaban donde él los ubicó.

Una vez descartada la verdadera ubicación de la Punta de Castilla y su extremidad, y descartado también el brazo occidental del río San Juan como límite, a Alexander se le presentó el problema de unir su Punta de Castilla con la desembocadura del río San Juan. Para empezar, supuso que la verdadera extremidad de su imaginaria Punta de Castilla estaba ahora en el mar, a unos seiscientos o mil seiscientos pies al noreste de la tierra firme donde ubicó el mojón inicial. A partir de ese primer mojón expresa el árbitro que *"Al llegar a las aguas de la laguna de Harbor Head la línea divisoria dará vuelta a la izquierda o sea hacia el Sureste, y continuará marcándose con la orilla del agua alrededor*

del Harbor hasta llegar al río propio por el primer caño que encuentre. Subiendo este caño y subiendo el río propio la línea continuará ascendiendo como está dispuesto en el Tratado" (Comisiones de trazado y amojonamiento, 1897-1900, primer tomo, folio 21). Tal trazado aparece con precisión y claridad en el folio 33 del primer tomo del Libro de Actas y aquí lo reproducimos con el número 14. Este documento es fundamental pues, como ya vimos, el libro de actas es el título de demarcación definitiva de los límites entre ambos países. Hemos destacado con color rojo el primer caño y los caracteres poco legibles. La Hacienda Aragón siempre ha existido en territorio costarricense. Señalamos con color verde la excavación nicaragüense.

También en el mapa que presentó Alexander (mapa 12) se aprecia el trazado del límite. Aquí la corriente fluvial que comunica el "San Juan River" con Harbor Head es un caño sin nombre, el primer caño del árbitro, el cual, junto con el caño que en el mapa de 1898 de la Nicaragua Canal Commission se denomina Caño de Ánimas (mapa 13), forma la "Old Island Of San Juan". Como es obvio, en este mapa de Alexander no existe ningún caño donde excava el gobierno de Nicaragua.

Conclusiones

1. Queda demostrado que la Punta de Castilla a la que se hace referencia en el tratado de límites de 1858 era también conocida como Punta Arenas o Arenas Point y estaba ubicada al noroeste del puerto de San Juan. También queda claro que la desembocadura del río San Juan en 1858 era diferente a la que existía en 1897.

Al descartar que Punta Castilla y Punta Arenas eran lo mismo, a Alexander se le planteó el problema de ubicar la extremidad Punta de Castilla en un lugar distinto al original. La situó entonces lejos de lo que en 1858 había sido el brazo principal del río San Juan y lejos también del brazo oriental que en 1897 era el principal cauce. Para cumplir entonces con lo dispuesto por el tratado Cañas-Jerez, o sea que la línea divisoria comienza en la extremidad de la Punta de Castilla en la desembocadura del río San Juan, buscó la forma de conectar su Punta de Castilla con la desembocadura del río. Eso explica por qué la línea limitrofe hace un largo recorrido por la costa de la laguna Harbor Head y se comunica con la desembocadura del río mediante lo que el árbitro denomina "primer caño". Tal caño se encuentra frente a la vieja isla de San Juan, en la bifurcación que hace el río al final de su recorrido. Eso explica también por qué no tiene ningún sentido intentar, de manera artificial, abrir un río que no existía en 1858 ni en 1897 para comunicarlo con una Punta de Castilla que tampoco existió ahí, y así modificar el límite internacional.

2. Un aspecto esencial del tratado Cañas-Jerez, que Alexander destaca, fue darle a Costa Rica, por medio del río San Juan, una vía de comercio hasta el mar. Tal vía de comercio quedó garantizada con las disposiciones del tratado limítrofe sobre libre navegación. Por ella pasaron numerosos viajeros e inmigrantes y en 1858 se consideraba fundamental para exportar el café a Europa y evitar el largo trayecto por la costa del Pacífico de Sura-

Bibliografía

- Aguirre, F. (2002). *Un Atlas Histórico de Nicaragua*. Managua: Fundación Vida.
- Bolaños, A. (1999). *Campana rota, calamitos tumbas y olvido*. Nicaragua: impresión privada.
- Bolaños, A. (2000). *Sepultado en el olvido. El cadáver de San Juan de Nicaragua, alias San Juan del Norte, alias Greytown 1539-1984*. Nicaragua. Edición digital, Fundación Enrique Bolaños.
- Bolaños, A. (2003). *William Walker el predestinado*. Alajuela: Museo Histórico y Cultural Juan Santamaría.
- Comisión de Límites de Costa Rica (1897). *Exposición presentada por la Comisión de Límites de Costa Rica al Ingeniero Árbitro Honorable E. P. Alexander el día 14 de junio de 1897*. San José: Tipografía Nacional.
- Comisión Nicaragüense (1897). *Exposición y alegato y documentos anexos presentados por la Comisión Nicaragüense al Árbitro, señor E. P. Alexander sobre la cuestión de límites entre Nicaragua y Costa Rica*. s.p.i.
- Comisiones de trazado y amojonamiento de la línea divisoria entre Costa Rica y Nicaragua (1896-1900). *Libros de Actas*. Dos tomos reproducidos en soporte digital por Esteban Dörries et al. (2004). *Proyecto de Investigación. Estudio comparativo de la posición de los mojones de delimitación de la frontera norte según el trazado de Alexander y según la determinación en el sistema WGS84. Informe final*. Universidad Nacional, Escuela de Topografía, Catastro y Geodesia.
- Folkman, D. (1976). *La ruta de Nicaragua* (Traducción al español por Luciano Cuadra). Nicaragua: Fondo de Promoción Cultural.
- Gobierno de Nicaragua. *Las verdades que Costa Rica oculta. Río San Juan de Nicaragua*. s.p.i.

- mérica y el Cabo de Hornos. Es absurdo pensar que algo tan importante como esa vía de comercio se ubicara donde hoy Nicaragua realiza una "modesta" limpieza, no apareciera en los mapas y pasara desapercibida para Alexander, para los comisionados de Costa Rica y Nicaragua y para numerosos ingenieros que en esos años hacían los estudios para construir el canal interoceánico.
3. Está muy claro que algo tan evidente como el cauce principal del río San Juan y su desembocadura es lo que determina el límite. Eso contrasta con el hecho de que en ninguno de los numerosos mapas consultados para el período comprendido entre los años de 1858 y 1897 aparezca un cauce, caño, brazo, ramal o canal del río San Juan donde hoy excava el gobierno de Nicaragua.
 4. Se debe tener presente que aun en la hipotética posibilidad de que ese caño hubiese existido, el mismo no habría podido definir el límite internacional pues, sin duda alguna, no era la desembocadura del río. Recuérdese que en el artículo segundo del tratado Cañas-Jerez se establece que la línea divisoria entre Costa Rica y Nicaragua se inicia en la **Punta de Castilla, en la desembocadura del río San Juan**. Si Alexander hubiese escogido tal caño como límite habría violado el tratado de 1858, ya que el supuesto caño se localizaría varios kilómetros aguas arriba de dicha desembocadura.
 5. También se aprecia en la cartografía de la época que el término "caño" se aplica fundamentalmente a los cauces o brazos del río San Juan, o sea a corrientes importantes de agua. Alexander no iba a escoger como primer caño, como vía de comercio y como límite internacional, algo que ni siquiera aparecía en los excelentes mapas disponibles en la época.
 6. La cartografía revela que desde el fallo de Alexander en 1897 hasta el presente el área donde hoy excava el gobierno nicaraguense no ha sufrido cambios significativos. Ahí no existía ningún ramal o cauce del río San Juan ni se formó algo parecido después de 1897 que hoy amerite una "modesta limpieza" y la modificación del límite internacional.
 7. También los mapas consultados demuestran que, desde el año 1858 hasta el presente, la zona ocupada por el ejército de Nicaragua aparece formando parte del territorio costarricense. Esto queda muy claro en los mapas oficiales del gobierno de Nicaragua de 1858, 1863 y 1895 (Mapas 5 y 11).
 8. Por último, de acuerdo con el artículo octavo de la convención Pacheco-Matus del 26 de marzo de 1896, que dio origen al arbitraje de Alexander, el libro de actas de las operaciones es el título de demarcación definitiva de los límites entre ambos países. Queda entonces claro que las decisiones del árbitro no se pueden modificar de manera unilateral, y lamentamos que no se haya recurrido al diálogo sino al uso de la fuerza para resolver estas cuestiones.

- Menocal, A. (1886). *Report of U.S. Nicaragua Surveyings*. Washington.
- Molina, F. (1851). *Bosquejo de la República de Costa Rica, seguido de apuntamientos para su historia*. Nueva York: Imprenta de S.W. Benedict.
- Montúfar, L. (2000). *Walker en Centro América*. Alajuela: Museo Histórico y Cultural Juan Santamaría.
- Nicaragua Canal Commission (1897-1899). *Report of the Nicaragua Canal Commission*. Maps and profiles.
- Pérez, J. (1928). *Obras históricas completas*. Managua: Imprenta y Encuadernación Nacional.
- Pérez, P. (1887). *Informe sobre la cuestión de validez del tratado de límites de Costa Rica y Nicaragua y puntos accesorios sometidos al arbitraje del señor Presidente de los Estados Unidos de América; presentados en nombre del Gobierno de Costa Rica por Pedro Pérez Zeledón*. Washington: Gibson Bros, Printers and Book-Binders.
- República de Costa Rica. *Incursión, ocupación, uso y daño del territorio costarricense por parte de Nicaragua*. Sin pie de imprenta.
- Revista de los Archivos Nacionales, Costa Rica. Año I (11-12). Año III (5-6). Año XIII (7-12).
- Sibaja, L. (2006). *Del Cañas-Jerez al Chamorro-Bryan. Las relaciones limítrofes entre Costa Rica y Nicaragua en la perspectiva histórica. 1858-1916*. Alajuela: Museo Histórico y Cultural Juan Santamaría.
- Sibaja, L. y Zelaya, Ch. (1974). *La anexión de Nicoya*. San José: Imprenta Nacional.
- Organización de las Naciones Unidas (2007). *Reports of International Awards*. http://untreaty.un.org/cod/riaa/cases/vol_xxviii/215-222
- Wagner, M. y Scherzer C. (1944). *La República de Costa Rica en Centro América*. San José: Imprenta Lehmann.