

contra la validez del Tratado Bryan Chamorro ante la Corte Centroamericana, que ésta les da la razón pero se declara incompetente en cuanto a la validez del Tratado por no estar el Gobierno de los Estados Unidos sujeto a la jurisdicción de esa Corte, la primera pregunta es: ¿por qué el Salvador y Costa Rica no entablan demanda ante la Corte de Justicia de La Haya? ¿Por qué no se colectan sumas de dinero para armar una campaña en regla entre todo el Continente Iberoamericano, a fin de declarar de una vez la nulidad del Tratado Bryan Chamorro y tratar de construir ese Canal de Nicaragua o el del Atrato por Compañías Internacionales, en forma que los Gobiernos interesados perciban parte de las utilidades y en forma que esos Canales, después de cierto número de años, pasen a integrar nuevamente a los países a que pertenecen y a suministrar entradas a los erarios respectivos?

Contestaciones a la encuesta:

1.—EL TRATADO CHAMORRO-BRYAN:

- a).—Nulo de toda nulidad, por lesión enorme.
- b).—No cabe interpretación.
- c).—¿Por qué Costa Rica, el Salvador y Honduras no entablan juicio sobre nulidad del Tratado ante la Corte de La Haya al mismo tiempo que arman campaña para anularlo en todo el Continente?

2.—UN NUEVO TRATADO:

- a).—Un nuevo Tratado debe firmarse consultando a todos los países centroamericanos interesados.
- b).—Concesión de los terrenos sólo por un plazo determinado de años y no a perpetuidad, participación en los beneficios, preferencias o reglamentación en cuanto al porcentaje de empleados y obreros centroamericanos, etc.

3.—CUESTIONES GENERALES:

- a).—Los canales interoceánicos internacionales deben ser de dominio internacional. La «Sociedad Internacional» que obtuviese la concesión para la construcción y explotación podría estar dirigida, por ejemplo, por unos treinta miembros divididos en cinco grupos elegidos por: Gran Bretaña, Estados Unidos y el Japón, Iberoamérica y el quinto grupo por un quinto grupo de países (Francia, Alemania, Italia, Holanda, España). Como los Canales Internacionales constituyen una empresa comercial, el capital puede fácilmente obtenerse y debería distribuirse por cuotas (Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Holanda, Suiza, etc.) Cuotas podrían igualmente fijarse en cuanto a los ingenieros, suministrador de materiales, etc. Las tarifas del Canal deberían ser iguales para toda nacionalidad, como en Suez, pero no como en Panamá, donde, por ejemplo, los vapores chilenos deben pagar tarifas prohibitivas. En resumidas cuentas, tomando por base el Canal de Suez y no el de Panamá.
- b).—El Canal de Nicaragua, siendo internacional, y de un gran porvenir

mundial para el tráfico Europa-Asia, y construido «pro-mundi beneficio», no debería estar fortificado ni servir de estación naval a ningún país.

- c).—Tarifas idénticas para todos los pabellones.
- d).—Tomando por base las enseñanzas del Canal de Suez, que es el más antiguo, y que representa un espléndido negocio. En Francia, Holanda y Suiza, para una obra de esa naturaleza, se conseguirían capitales a 4 0/0 o 5 0/0. Constituyéndose un directorio inter-

nacional, en el cual todas las potencias marítimas estuviesen representadas, y particularmente un grupo centroamericano e iberoamericano, los problemas se van arreglando con justicia y equidad, no en son de rapiña y de conquista, a la sombra de las bayonetas. ¿Por qué no tomar como ejemplo el Canal de Suez? ¿No se ve que hasta los grandes Imperios usan de otros métodos hoy con sus colonias? ¿Por qué seguir tolerando el bandolerismo y la piratería?

Victor Valdivia

Nota.—Seguirán las otras respuestas, que ya las tenemos en cartera.

35, rue Le Marois, Paris XVI.

**Langston Hughes,
el poeta afro-estadunidense**

= De Crisol, México D. F. =

Difícilmente existe un individuo que a los veintiocho años de edad, haya gozado de una existencia tan pintoresca y tan azarosa como Langston Hughes, el más joven y el más interesante de los poetas negros de los Estados Unidos. Un relato completo de su vida, desordenada y deliciosamente fantástica, podría formar una auténtica novela picaresca. Y es de desearse que este joven negro se decida a escribirla antes de que el cúmulo de sus aventuras le hagan casi imposible encerrar, en las páginas de un solo volumen, los sucesos más importantes en que ha actuado como protagonista.

Nuestro poeta nació el primero de febrero de mil novecientos dos, en la población de Joplin, perteneciente al Estado de Missouri. Antes de cumplir los doce años ya había vivido en nuestra capital; en Topea, Kansas; en Colorado Springs; en Charleston, Indiana; en Kansas City, y en Buffalo. Hizo sus estudios preparatorios en la Central High School de Cleveland, Ohio, donde, en el año de su graduación, fue elegido, de acuerdo con una típica costumbre estudiantil de los Estados Unidos, poeta de su clase y director del anuario escolar.

Permaneció cuatro años más en Cleveland, al cabo de los cuales vino otra vez a la ciudad de México para visitar a su padre, regresando inmediatamente a Nueva York, donde ingresó a la Universidad de Columbia, cuyo ambiente estudiantil

y escolástico le fue tan desagradable que, a los pocos meses, abandonó sus estudios, lo que fue causa de una ruptura definitiva con su padre; y, con trece dólares en el bolsillo, se lanzó a la aventura. Primero, trabajó como chofer de un camión de carga en un rancho de Staten Island; después, entró como repartidor de una famosa casa de flores en Nueva York; al fin, satisfizo en parte sus irrefrenables deseos de hacer vida de mar enganchándose en un viejo barco que estaba anclado durante el invierno en el río Hudson.

Su primera travesía como marinero lo llevó a las Islas Canarias, a las Azores y a la costa oeste de Africa. Langston Hughes ha escrito, al recordar ese viaje: "¡Oh, el sol de Dakar! ¡Oh, las negritas de Burutu! ¡Oh, la bahía azul, tan azul, de Loanda! ¡Oh, Calabar, la ciudad perdida en el bosque; los largos y esplendrosos días en altamar; los mástiles meciéndose en la noche, bajo las estrellas; los marineros negros de Kru, enganchados en Freetown, y bañándose sobre cubierta en la mañana y en la noche; los dos muchachos, Tom Pey y Hanco, cuya peligrosa misión era la de nadar bajo los troncos de caoba de siete toneladas, que flotaban meciéndose cerca del barco, y amarrarlos a las cadenas de las grúas; los redrojos de las casas viles de Lagos; la desolación del Congo; Johnny Walker y los millones de botellas de whisky sepultadas en el mar a lo largo de la costa oeste de Africa; las riñas diarias a bordo, de los oficiales, de los marineros y de toda la tripulación ebria; los timoratos y asustadizos misioneros que llevábamos como pasaje; George, el muchacho negro de Kentucky, cantando y bailando blues en la segunda cubierta y bajo las estrellas."

Regresó a Nueva York, con bastante dinero y un mono, para embarcarse de nuevo e inmediatamente, esta vez con rumbo a Holanda. Regresó una segunda vez a Nueva York y se volvió a embarcar, en su vigésimo segundo aniversario, el primero de febrero de mil novecientos veinticuatro. Tres

Saludo a Costa Rica

Puntarenas, 15 Abril 1931.

A Joaquín García Monge:

Debiendo continuar rápidamente a mi país de regreso largo viaje Sudamérica siento mucho no ir San José, pero saludo Costa Rica conducto Repertorio con sincero cariño de ciudadano de Latino América.

Vicente Lombardo Toledano