

E. G. Squier y el Ferrocarril Oceánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana

Sharon Hartman Strom
Universidad de Rhode Island

Este ensayo es parte de un proyecto más grande de la construcción retórica estadounidense de lo que he llamado «estados fronterizos» del siglo XIX. Estos incluyen estados, países o regiones que son fronterizos unos con otros, y actividades que implicaron «cruzar fronteras» de raza, género y economía política. Reproducción interracial, inversión extranjera, migración y colonización son ejemplos de estas actividades. Yo estoy especialmente interesada en la noción del s. XIX de una nación como un cuerpo -no sólo político, que implica una organización cívica y constitucional- sino un cuerpo con metamorfosis, un organismo biológico capaz de penetrar y ser penetrado y cuyas fronteras constituyen un tipo de integridad física. Así como otras estudiosas feministas de este fenómeno, pienso que es importante que el imperialismo muchas veces se compara con un proceso masculino de entrar, someter y construir sobre regiones sin desarrollo (vírgenes) que son descritas casi siempre como cuerpos femeninos.

La diplomacia estadounidense en las Américas, a pesar del estallido de la «Doctrina Monroe» y del atraso militar de embajadores autonómicos como William Walker, nunca fue muy efectiva en la primera mitad del s. XIX. Se hablaba de la inevitabilidad de poseer Cuba y de construir un canal o ferrocarril a través del istmo centroamericano, pero la fuerte presencia del poder europeo, especialmente inglés, puso a los EE.UU. en desventaja en la región, desacreditada por el controversial tratado Bulwer-Clayton de 1850. A pesar de que una serie de presidentes estadounidenses intentaron enviar representantes diplomáticos a Centroamérica antes de 1849, muy pocos realmente

-
1. Para ejemplos de este tipo de trabajo ver Anette Kolodny, *The Lay of the Land; Metaphor as Experience and History in Americans Life and Letters* (Chapel Hill: Prensa de la Universidad de Carolina del Norte, 1975); Andrew Parker, Mary Russo, Doris Sommer y Patricia Yeager, eds., *Nationalisms and Sexualities* (Nueva York: Routledge, 1992); Margaret Strobel, «Género, Sexo e Imperio», *Essays on Global and comparative History* (Washington, D.C.: Asociación Histórica Americana, 1994) y Anne McClintock, *Imperial Leather: Race, Gender and Sexuality in the Colonial Conquest* (Nueva York: Routledge, 1995).

llegaron y, de éstos, fueron menos los que establecieron algún contacto verdaderamente diplomático.²

La confusión en Washington de cómo interpretar los eventos políticos en los países centroamericanos contribuyó a una política estadounidense sin efecto. La unión liberal centroamericana de 1823, que intentó unir los cinco países de la región, para simular la organización constitucional de los EE.UU., abolir la esclavitud, restringir la autoridad civil de la Iglesia Católica y abrir una región de inversión extranjera e inmigración, fue derrocada por la revuelta mestizo-india en 1839.³ Muchos visitantes ingleses y estadounidenses describieron la toma de Carrera como un atraso de la civilización al barbarismo, de la unión a la fragmentación, y como el triunfo de la trivialidad india y de la superstición católica sobre el modernismo anglo-europeo.⁴ Honduras, que se encontraba todavía en manos de los liberales anti-Carrera durante la década de 1850, continuaba siendo catalogado como un país aneje a la inversión estadounidense, al control y a la agenda modernista en general.

La importancia a largo plazo de Centroamérica para el comercio trans-Pacífico fue conocida por algún tiempo. Pero la importancia centroamericana tuvo nuevo auge cuando se descubrió oro en California y muchos emigrantes de todas partes del mundo viajaban al oeste de los EE.UU.

2. En diplomacia estadounidense con Centromérica antes de 1849, ver Joseph B. Lockey, «Futilidad Diplomática» *Hispanic American Historical Review*, 10 (Ago., 1930), 265-294. John Adams en 1824 describe vagamente a Centroamérica «como situado en e incluyendo el istmo de Panamá», fronterizo con México, Colombia y Perú.» Cita de Lockey, p.267. Ver también R. W. Van Alstyne, *The Rising American Empire* (Nueva York: Prensa de la Universidad de Oxford, 1960), 147-69 y Thomas M. Leonard, *Central America and the United States: The Search for Stability* (Atenas: Prensa de la Universidad de Georgia, 1992), 1-54. Para una mirada de como América Central cabe en la diplomacia americana como un todo, ver Walter La Feber, *The American Age: United States Policy Home and Abroad since 1750* (Nueva York: W.W. Norton, 1989), 91-139.
3. Ralph Lee Woodward, *Rafael Carrera and the Emergence of the Republic of Guatemala, 1821-1871* (Atenas: Prensa de la Universidad de Georgia, 1993), Frederick S. Weaver «Reforma y (Contra) Revolución en Post-Independencia Guatemala: Liberalismo, Conservatismo y Controversias Postmodernas.» Artículo enviado a la *Conferencia de Geógrafos Latinoamericanos*, enero 4, 1996, Tegucigalpa, Honduras, e *Inside The Volcano: The History and Political Economy of Central America* (Boulder: Prensa de Westview, 1994), 49-64.
4. G.W. Montgomery *Narrative of a Journey to Guatemala in Central America in 1838* (N.Y., Wiley y Putnam, 1839), John L. Stephens, *Incidents of Travel in Centoamérica, Chyapas and Yucatán* (Londres: Century, 1988 [1841]), y Robert G. Dunlop, *Travels in Centroamérica* (Londrés: Longman, 1847). La imposición de Williams V. Wells en 1857 fue más condenatoria que la mayoría de las de su tipo en sus sentimientos: «Respaldado por sus hordas indias... Carrera asumió su dictadura... Los ciudadanos republicanos con asombro vieron la gente después de la cuarta parte de un siglo de auto-gobierno experimental, comenzaron bajo los auspicios más favorables, cayendo e la anarquía salvaje, en su más terrible forma, resignados en la tierra.» Williams V. Wells, *Explorations and Adventures in Honduras, Comprising Sketches of Travel in the Gold Regions of Olancho, and a Review of the History and General Resources of Central America* (Nueva York: Harper, 1897), 482 y 497.

"E. G. Squier y el Ferrocarril Océánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana"

Asegurar la estabilidad de Centroamérica, estaciones para embarcaciones estadounidenses, y encontrar una manera más corta y menos ardua para cruzar el istmo eran de repente problemas de importancia nacional para los EE.UU.. Cuando Cornelio Vanderbilt comenzó a aumentar su gran fortuna por trasladar viajeros transcontinentales a través de Nicaragua y luego Panamá, inversionistas y políticos tanto ingleses como estadounidenses soñaban con construir y controlar canales y ferrocarriles ístmicos.

Confundidos en quién estaba en el poder y quién podría mantenerse en el poder, Yankees individuales, muchos de ellos pasando como representantes diplomáticos e inversionistas al mismo tiempo, intentaron hacer negocios extraordinarios con líderes políticos temporales por acuerdos de comercio, títulos de tierras, derechos de transporte y minería, y políticas liberales de inmigración algunas veces con insinuaciones de anexión.⁵

Uno de los más importantes negociantes fue E. George Squier, que llegó a Centroamérica como diplomático estadounidense y estuvo más de diez años promocionando un ferrocarril oceánico en Honduras desde el Golfo de Honduras hasta el Golfo de Fonseca. Squier no solo era un diplomático, sino también un ingeniero civil, un promotor de ferrocarril, un prominente etnógrafo y un novelista. La credibilidad de la etnografía de la «Escuela Americana» de Squier estaba en su mejor momento en la década de 1850 cuando dirigió su investigación a las razas, clima,⁶ cultura y a su sueño de inversionista de construir un ferrocarril a través de Honduras.

Haciendo eco a las ciencias culturales anglo-europeas, la Escuela Americana sostenía que había habido más de una creación (poligénesis) y que había una variedad de razas humanas en distintas partes de la Tierra. Raza y clima eran los principales indicadores de la calidad de una civilización. En general, razas inferiores habitaban zonas tórridas y lánguidas, mientras las superiores creaban grandes civilizaciones en zonas templa-

5. Robert R. Russel, *Improvement of Communication With the Pacific Coast as an Issue in American Politics, 1783-1864* (Cedar Rapids: Prensa Torch, 1948): 202-218; Leonard, *Central America and The United States*, 15-33, Michael L. Conniff, *Panama and The United States: The Force Alliance* (Atenas: Prensa de la Universidad de Georgia, 1995), 24-40, y Robert E. May, *The Southern Dream of a Caribbean Empire* (Baton Rouge: Prensa de la Universidad del Estado de Louisiana, 1973), 77-110

6. Don C. Seitz, *Letters From Francis Pakman to E.G. Squier* (Cedar Rapids: Prensa Torch, 1911), 9-15; Charles L. Stansifer, «E. G. Squier y el Proyecto del Ferrocarril Interoceánico Hondureño,» *Hispanic American Historical Review*, 46 (Feb., 1966), 1-27, y Michael D. Olien, «E.G. Squier y los Miskito: Beca Antropológica y Propaganda Política,» *Emohistory*, 32:2(1985), 111-33.

das.⁷ Squier argumentaba en la década de 1840, como resultado de su trabajo arqueológico en el estado de Nueva York y en Ohio, que grupos que él había llamado aborígenes -o indios del Nuevo Mundo- no descendían de emigrantes asiáticos, más bien se originaban en el Nuevo Mundo. Dando brillo científico a las ideas acerca de la diferencia cultural retrocediendo por lo menos hasta Thomas Jefferson, él sostenía que los indios estaban destinados a la autodestrucción y al comportamiento guerrero, y no podían adaptarse a la vida moderna. Ellos estaban condenados a la desaparición en el nacimiento del desarrollo de los europeos, por lo menos en Norteamérica. El gran número de mestizos en México y Guatemala eran considerados por la Escuela Americana una excepción significativa y controversial a esta regla general y una indicación general de la calidad decadente de las sociedades español-americanas. Etnógrafos de la Escuela Americana sostenían que los africanos y sus descendientes en el Nuevo Mundo siempre estaban en la base de toda jerarquía racial. Precisamente blancos y africanos eran tan diferentes que cuando se unían en matrimonio, mulatos híbridos arrastraban a la raza superior hacia la interior, muchas veces llegando a la eventual destrucción de ambos. En los EE.UU., como se sabía, muchos hombres blancos se aprovecharon de su condición de dueños de esclavos para violar o extraer favores sexuales de las mujeres de descendencia africana. La mayoría de personas de razas mixtas en norteamérica eran producto de este tipo de unión. Los etnógrafos de la escuela americana tendían, como en el caso de Squier, a ignorar esto y a enfatizar los efectos peligrosos de uniones entre mujeres blancas y hombres de color para la identidad nacional basada en la «blancura.»⁸

En la novela de Squier de 1855, *Waikna*, el héroe permanece en una comunidad indígena para aprovecharse de las mujeres bellas y vírgenes y de sus patrones de matrimonios poligámicos. Squier no le miraba futuro a las mujeres blancas y hombres de color a lo largo de las costas del Caribe. Después de haber observado al capitán de un barco jamaicano despedirse de su esposa blanca con un beso, Squier no sintió más que repulsión, criticando a la mujer por haber abandonado su deber de mantener el pedigree

7. La escuela Americana es discutida por William Stanton, *The Leopard's Spots: Scientific Attitudes Toward Race in America, 1815-1859* (Chicago: Prensa de la Universidad de Chicago, 1960), y por George M. Fredrickson, *The Black Image in the White Mind: The Debate on Afro-American Character and Destiny* (New York: Harper, 1971). Fredrickson conecta la poligénesis al argumento proesclavitud, pero Squier, para el caso, se opone a la esclavitud y es un poligeneista y un corresponsal y amigo de un físico de Alabama, Josiah Nott. Los dos están de acuerdo sobre la institución de la esclavitud. Louis Agassiz, tal vez el crítico norteamericano más conocido de Darwin y un poligeneista, también era anti-esclavitud. Ciencia Etnográfica, para estos hombres, era un discurso más universal que la disputa seccional de la esclavitud.

8. Para explorar la idea de «blancura» ver Alexander Saxton, *The Rise and Fall of The White Republic: Class Politics and Mass Culture in Nineteenth Century America* (Londres, Verso, 1990), y David R. Roediger, *The Wages of Whiteness: Race and the Making of the American Working Class* (Londres: Verso, 1991).

"E. G. Squier y el Ferrocarril Océánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana"

de los «blancos»: «¿me pregunto si ella realmente pudo haber tenido algún lazo sentimental con su esposo y si la costumbre y la asociación había borrado la instruida y natural repugnancia que existe entre razas superiores e inferiores de la humanidad?»

Esta distinción de género entre variedades de unión inter-racial tenía que ser establecida, en parte para proteger el sistema patrimonial impuesto en las relaciones de raza y esclavitud norteamericana, y para proveer un carácter general de conducta sexual para norteamericanos en países al sur de la frontera. Ambas retóricas etnográfica y expansionista, continuaron marginando a las mujeres «no blancas» al hogar, y al extranjero (y los países que ellos representaban) a la seducción y explotación sexual del hombre blanco especialmente a través de mecanismos de desarrollo comercial y libre comercio.¹⁰ Así como los encuentros sexuales coercitivos y no sancionados entre hombres blancos y mujeres esclavas, la penetración de países (y mujeres) al sur de Río Grande y a través del Pacífico pudo ser llevada a cabo sin oficialmente unirlos y entre el silencio acerca de la sexualidad masculina que preservaba las prerrogativas de la raza dominante. La confusión resultante sobre qué constituía la independencia o sumisión del cuerpo nacional en términos sexuales, era articulado algunas veces por latinoamericanos. En 1857 el agente de la compañía ferrocarrilera de Squier se quejó ante el Presidente Interino Guardiola de la apatía con que el pueblo hondureño recibía a los Yankees y a la idea de un ferrocarril a través del istmo. Guardiola respondió que los hondureños eran más comprensivos que hostiles. «Esto es algo nuevo para ellos, dijo, se sienten como la novia en su noche de bodas, como un hombre montando a caballo, o navegando por primera vez.»¹¹ Los escritos de Squier acerca de Raza, Clima y los efectos ameliorativos de la penetración capitalista eran influyentes en varios círculos, incluyendo el Presidente Lincoln en los EE.UU. En su visión de científico, Squier se observó como un imitador de los más famosos exploradores europeos de América del Sur, Alexander Von Humboldt, cuyo éxito romántico temprano en el s.XIX transformaron la escritura científica, de una pura identificación y clasificación, a una apasionada descripción y, de una exploración marítima, a una terránea interior. Pero como un capitalista ansioso de adquirir maestría sobre las tierras y la gente de Centroamérica. Squier también escribió con una agenda económica en mente. Este tipo de escritura, opina Mary Louise Pratt, construyó la «periferia» para una Europa «metropolitana» en aras de consolidar su «forma burguesa de subjetividad y poder» sobre la mayor

9. Samuel Bard [E. G. Squier]. *Watkinsia* (Nueva York: Harper y Hermanos, 1855),24.

10. Reginald Horfiman hace este punto en conexión de la Guerra México-EE.UU., *Race and Manifest Destiny: The Origins of Racial Anglo-Saxonism* (Cambridge: Prensa de la Universidad de Harvard,1981),233-4.

11. Carta de H.J. Sanford para E. G. Squier, Nov 6, 1857. Artículos de Squier, *Reel 3*, Biblioteca del Congreso, Washington, D.C.

parte del resto del mundo. Las identidades múltiples de Squier como etnógrafo, geógrafo, novelista y capitalista amplió sus voces en una variedad de foros que buscaban interpretar lo que Pratt describe como «economías regionales de auto-sostentamiento» en Centroamérica, como «anatema» para un «Capitalismo Expansivo», el dominio de valores anglo-europeos y el destino manifiesto del expansionismo estadounidense en el hemisferio occidental.¹² Las ideas de Squier fueron ampliadas por William V. Wells, cónsul general en Honduras en 1856 y el soporte inicial, ese año, de la invasión de Walker a Nicaragua. Los dos Yankees observaron que Honduras poseía fabulosos minerales y vastos recursos naturales, ofrecía la mejor ruta para un ferrocarril que cruzara el istmo, estaba virtualmente despoblada y no sólo sería anente a la inmigración europea sino también a la anexión.¹³

En New Haven, Connecticut, 1850 en la lectura acerca de los «Volcanes de Centroamérica», Squier recordó a sus oyentes la necesidad estadounidense de una estación naval en el Atlántico, de la apertura de un mercado Centroamericano al comercio estadounidense, la construcción de un canal o ferrocarril transístmico y la necesidad regional de emigrantes trabajadores europeos. El primero de estos cambios en política sería «el comercio de la mitad del mundo y los tesoros de las Indias y el Oriente.»¹⁴ Nada de esto era peculiar de Squier; secretarios de estado, Williams Stewart y Hamilton Fish tendrían prácticamente la misma agenda en décadas por venir. Pero en varias ediciones en la década de 1850 de su libro «Estados de Centroamérica», Squier utilizó su autoridad como etnógrafo para hacer comentarios críticos sobre la conexión entre la mezcla de razas y la construcción nacional. El sostuvo que poner al indio en una posición política igual que el hombre blanco en Centroamérica provocaría una «eterna anarquía y amenazaría con una disolución completa del cuerpo político.»¹⁵ Como resultado Centroamérica dio «una ilustración impactante de las leyes que se

-
12. Mary Louise Pratt, *Imperial Eyes: Transculturation and Travel Writing* (Londres: Routledge, 1991), 153-5.
 13. Wells estaba decepcionado del fracaso de la misión de Walker, que describió no como un «hurto» sino como una acción para «restaurar el orden y la civilización y abrir los recursos magníficos del país.» William V. Wells, *Walker's Expedition to Nicaragua: A History of the Central American War* (N.Y.: Stringer y Howard, 1856), 106. La invasión de Walker tuvo desastrosas consecuencias para la compañía ferrocarrilera de Squier y ayudó a destruir la influencia de los liberales que quedaba en la política de Centroamericana. Ver Leonard, *Central America and The United States*, 22-30. En esquemas de Ferrocarril en Honduras ver Charles L. Stasifer, «E. George Squier y el Proyecto del Ferrocarril Interoceánico de Honduras,» *Hispanic American Historic Review*, 46 (Feb., 1966), 1-27 y Delmer G. Ross, *Visionaries and Swindlers: The Development of Railways in Honduras* (Mobile: Instituto de Investigación en Latinoamérica, 1975), 19-33.
 14. E. George Squier, «Los Volcanes de Centroamérica y los Rasgos Topográficos y Geográficos de Nicaragua como conectado con la idea de un canal interoceánico,» Agosto, 22, 1850, *New Haven*, 20.
 15. *States of Central America* (Nueva York: Harper y Hermanos, 1858).

"E. G. Squier y el Ferrocarril Océánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana"

establecieron como resultado de las incursiones antropológicas de los últimos cincuenta años, que ...no puede haber mezcla positiva de... razas superiores con inferiores, lo que puede ser armonioso, o por otro lado desastroso en sus consecuencias.»¹⁶

Pero mientras Squier, el etnógrafo, estaba ansioso de probar que todo producto de unión inter-racial era «inferior», estaba también, como promotor de ferrocarriles, en busca de una fuerza de trabajo viable en Centroamérica para construir su ferrocarril oceánico. Sostenía que los criollos españoles, bajo la influencia de la aristocracia decrepita, el catolicismo y el clima tropical no propio para la raza blanca, habían caído en decadencia y descomposición. Las admirables pero primitivas tribus del interior de Centroamérica no tenían potencial de trabajo para una economía dependiente de la ética laboral protestante. Squier sabía muy bien que la esclavitud africana había sido crítica para el desarrollo económico del Caribe y que la fuerza laboral reclutada para construir el ferrocarril de Panamá incluía a chinos, irlandeses, africanos y jamaquinos y que los jamaquinos eran considerados como los mejores trabajadores. Otros ejemplos del uso eficiente de zambos y jamaquinos se conocían en la región. Ambos, él y Wells, sostuvieron que los cortadores mahogánicos de Nicaragua y Belice, principalmente de descendencia africana y caribeña, sería la mejor y más grande fuente de trabajadores para construir el ferrocarril oceánico. «No hay», dijo Squier, «probablemente igual número de hombres bajo los trópicos tan aptos para el trabajo duro y la exposición o tan bien instruidos en precisamente el tipo de trabajo que necesitamos.»¹⁸ Indudablemente, bajo la dirección de un capitalismo civilizado y disciplinado, los indios occidentales habían desarrollado «pretensiones considerables de civilización» y eran «todos industriales, fieles, amables, honestos, y constituían una de las más importantes ayudas para el desarrollo del país.»¹⁹ Solos con sus propias herramientas en Jamaica o el Reinado de Moskito en Bluefields, Squier sostenía que los indios occidentales africanos y zambos estaban sumergidos sin esperanza en su propio ocio y «prácticamente estancados en un barbarismo congénito y nativo.» Wells opinaba lo

16. *The States of Central America*, 59.

17. Coniff, *Panama and The United States*, 26-27. En el mal tiempo de la emancipación por un capitalismo expansionista en el Caribe, ver Martin A. Klein. «Esclavitud, el mercado internacional de trabajo y la emancipación de esclavos en el s. XIX». *Slavery and Abolition*, 15(Ago.,1994).

18. Como fue remarcado por Stansifer, «E. George Squier y el Proyecto del Ferrocarril Interoceánico,» 9. Temprano en el s.XX, la Cuyamel y United Fruit Companies reclutarían indios occidentales y movilizaría garífunas a la costa norte de Honduras para cultivar bananos con la misma filosofía en mente. Mario R. Argueta, *Historia de los sin Historia* (Tegucigalpa: Editorial Guaymuras,1992) y Weaver, *Inside the Volcano*, 80-2.

19. Squier, *Waikna*, 324. Por Wells acerca de los cortadores mahogánicos ver *Explorations and Aventures in Honduras*, 350.

que parecía ser una nueva realidad de los negros y mestizos de Centroamérica: el auge de Carrera y sus campañas de igualdad para los de la mezcla de razas. Esto animó a los negros a tomar y controlar el clero, dañar la sumisión de la clase servil y ahuyentar la inmigración de extranjeros. Si no, rescatados por la «sabia» del «linaje teutónico», los centroamericanos caerían en tendencias «barbáricas y declinables.»²⁰ El asalto de Wells y Squier a la conciencia pública en EE.UU., a través de artículos de revistas, lecturas, tratados científicos y una novela provista de argumentos para aquellos que pensaron en una colonización con una expansión en Centroamérica, la atracción del capital de inversión estadounidense al sur de la frontera y la aplicación de políticas raciales rígidas al orden social latinoamericano. Su impulso por un EE.UU. unido a Honduras fue imitado por los políticos republicanos Francis P. Blair y sus hijos Montgomery y Francis P. Blair Jr., cuyo poder político estaba radicado en los estados esclavistas fronterizos de Kentucky, Missouri, Tennessee y Maryland. Ellos sostenían que la esclavitud en los EE. W. podía ser abolida sin incorporar ex-esclavos a los EE.UU. Enviando americanos de descendencia africana al sur de la frontera podría permitir a los capitalistas estadounidenses, como Squier, con una fuerza de trabajo lista, traer valores americanos y protestantismo a la región y resolver la cuestión racial estadounidense al mismo tiempo.²¹

Los Blair eran una de los más importantes figuras en la Parte Republicana: Lincoln asignó a Montgomery al gabinete en 1861, cuando fue electo Presidente y consultaba frecuentemente con Francis Blair padre, ex-editor del «*Globo del Congreso*» acerca del estado y de políticas extranjeras. Frank Blair fue un gran consejero de Lincoln en la Casa de los Representantes. Precisamente el punto de vista Blair figuraba prominentemente en los pronunciamientos de la administración Lincoln, que hasta la mitad de la guerra civil, persuadía vigorosamente la idea de colonizar esclavos liberados en lugares como Honduras, Venezuela, Haití y Yatan.²²

Para apaciguar moderados y segregacionistas raciales -algunas veces los mismos- en los EE.UU., ambos, Frank Blair de Missouri y Lincoln de Illinois, sostuvieron, en la década de 1850, que la abolición de la esclavitud en los EE.UU. debería ir acompañada de la colonización. Esfuerzos privados como el promovido por la Sociedad Coloni-

20. Squier, *Waikna*, 19, y Wells, *Explorations and Aventures in Honduras*, 557.

21. Sharon Hartman Strom, «El destino de las Razas de este Continente: «Fronteras Cuerpos y Ciudadanía en la Imaginación de tierra libre, 1840-1864», artículo presentado a la Asociación Histórica Americana, enero 2, 1995, Chicago, Illinois.

22. Walter L. Flemin, «Deportación y Colonización: El Intento de una Solución Para el Problema de una Raza.» *Abraham Lincoln Quarterly*, 6 (sep., 1950), 162-183 y Eric Foner, *Free Labor Free Soil, Free Men: The Ideology of the Reoublican Party Before the Civil War* (Nueva York: Prensa de la Universidad de Oxford, 1970), 267-80.

"E. G. Squier y el Ferrocarril Océánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana"

zadora Americana nunca serían adecuados; el gobierno federal tendría que intervenir en gran medida si la "colonización" (palabra cortés de deportación) se llevaba a cabo. También estaban de acuerdo que era más factible pensar en lugares de colonización al sur del hemisferio occidental que regresar ex-esclavos al Africa. «Separación», dijo Lincoln, «si nunca era afectada, tendría que serlo por la colonización; y ningún partido político ha hecho algo directamente por la colonización... La empresa es difícil pero hay que hacerla.» Blair, dijo en una de sus biografías, «no ser creyente de una abolición fanática, pero si de una abolición gradual, cuyo clima parece ser fácilmente asimilado por sus idiosincrasias constitucionales.»²³

Las esperanzas de E. George Squier de lanzar una inversión capitalista y desarrollar progresos internos en Centroamérica con una fuerza de trabajo con descendencia africana proveía un plan concreto para poner en marcha las ideas de los moderados de la tierra libre. Cuando los intentos de Squier de promover, mediante la diplomacia, un ferrocarril hondureño fracasaron en la mitad de la década de 1850, él se volvió hacia los mercados de capital privado en Inglaterra y los EE.UU., y comenzó convenciendo a sus amigos que hicieran circular los prospectos de la compañía y compraran sus acciones.²⁴ Una copia de los prospectos de Squier llegó a manos de Frank Blair y éste subrayó los pasajes que se referían a las concesiones gubernamentales de tierras a los inmigrantes y la maravilla de los parajes hondureños y sus recursos naturales.²⁵ Después un diputado de Missouri, Blair dio una serie de discursos en 1858 y 1859, escritos consultando a su padre y a su hermano Montgomery, uniendo colonización y expansionismo estadounidense en Centroamérica. Los discursos eran impresos en for-

23. Abraham Lincoln, Discurso en Springfield, Illinois, junio 26, 1857, Roy P. Basler ed., *The Collected Works of Abraham Lincoln*, II, 408-9. Remarcado por William Earnest Smith, *The Francis Peston Blair in Politics*, I, 402.

24. Squier tuvo una correspondencia a largo plazo con Charles Eliot Norton, editor de el *North American Review*. Las respuestas de Norton a las cartas de Squier indican que este había escrito a Norton para urgirlo a él y a todo el que conocía a comprar acciones. Ver por ejemplo, Cartas de Norton a Squier en junio 20, 1856, y marzo 21 y abril 12, 1861, *Reel 4*, E.G. Squier pudo hacer crecer suficiente capital para conducir una inspección de ingeniería a través de Honduras y reclutó a sus colegas George Gliddon, quien acababa de publicar una segunda versión del Joshua Nott, etnografía Gliddon y Squier, *Types of Mankind*, para representar la compañía en Centroamérica; Gliddon murió en 1857 de una fiebre de malaria que contrajo allí. El ingeniero a cargo, John C. Trautwine reportó en la misma expedición que «se puede intentar realizar una inspección ferrocarrilera a través del mismo infierno al igual que en este desdichado, abandonado y detestable país.» Carta de Trautwine para George R. Gliddon, julio 10, 1857. Artículo de Squier, *Reel 9*, Biblioteca del Congreso. Squier también insistió repetidamente a los políticos que él quería un nombramiento en Latinoamérica, pero no tuvo éxito hasta 1863 cuando fue nombrado por Lincoln en una comisión para establecer las demandas financieras estadounidense en Perú.

25. Una copia del «Charter of the Honduran Inter-oceanic Railway», con «Hon. F.P Blair, House of Representatives» escrito en la parte superior, está en los artículos de Blair, *Reel 13*, Biblioteca del Congreso.

ma privada y dispersados por todos los EE.UU.²⁶ Blair, que nunca había visitado Centroamérica excepto a través de escritos de autores como Squier y Wells, proclamó en Nueva York en 1860 que era «el destino de la gente de color de este continente llevar su libertad y progreso a sus ricos trópicos donde la raza blanca desaparecería en las generaciones subsiguientes, pasando de mestizos hasta decaer.»²⁷ Cuando Lincoln asumió la Presidencia en 1861, instruyó al secretario de estado William Seward para persuadir de intentos de colonización con gobiernos al sur de Texas y trató de convencer a los líderes africanos americanos para promover voluntariamente la migración fuera de los EE.UU.. Los Blair, Lincoln y Seward hicieron una serie de inútiles intentos para promover la colonización a través de las regiones centrales de las Américas.²⁸

Temprano, en 1864, los intentos del gobierno federal de colonización habían fracasado. Los esfuerzos diplomáticos para hacer los arreglos con gobiernos en las Américas para la inmigración africoamericana, con excepción de los experimentos desastrosos haitianos de 1863-1864, fueron inútiles. Los gobiernos centroamericanos estaban ansiosos de promover la inmigración europea, no africo-americana, y temían también que los EE.UU. usaran los negros para nutrir la influencia política estadounidense y el Protestantismo en sus países.²⁹ Los promotores como Squier y Wells pensaron exageradamente en ricas y fáciles oportunidades de desarrollo en Centroamérica y la construcción de un ferrocarril a través de Honduras resultó ser demasiado costoso. Sólo una pequeña parte de africanos-americanos realmente estuvo interesada en emigrar voluntariamente a Centroamérica. Los exdueños de esclavos estaban ansiosos de retener los servicios de los negros en el sur de los EE. UU. después de la emancipación como antes.

A pesar de que ambos, el ferrocarril hondureño y la colonización, fracasaron, su intento y legalidad a través de Centroamérica habían sido bien realizados. Separación y discriminación racial se volvió reglamentado en la mayoría de las regiones de los EE.UU., el capital estadounidense cruzó fronteras a voluntad, a veces con la ayuda de

26. Frank P. Blair, Jr., «On The Adquisition of Territory in Central and South America, to be Colonized With Free Blacks, and Held as Dependency by The United States.» (Washington: Buell y Blanchard, 1859).

27. «Speech at The Cooper Union Institute of New York» (Washington: Buell y Blanchard, 1860), 8.

28. Estos intentos eran descritos en *Diplomatic Correspondance and Foreign Relations of The United States* 1862: 202, 227, 236, 634, 712, 880-910, y 1863: 63, 461, 582, 620, 634, 647.

29. William J. Griffith, «Atitudes Toward Foreign Colonization: The Evolution of Nineteenth-Century of Guatemalan igration Policy,» *Middle American Research Institute* (New Orleans: Universidad de Tulane, 1972), Publicación 23, No.4, 72-110, y Thomas Shoonover, «Misconstrued Mission: Expansionism and Black Colonization in Mexico and Central America During The Civil War», *Pacific Historial Review* (1980), 607-20.

"E. G. Squier y el Ferrocarril Océánico Hondureño: Centro América en la Imaginación Norteamericana"

gobiernos de la región. La política sexual de las mujeres blancas continuó basándose en el nacionalismo de la blancura. Grupos indígenas, mestizos y personas de descendencia africana en el hemisferio fueron vistos principalmente como una variedad de trabajadores potenciales para empresas capitalistas, explotando la periferia por el beneficio del centro metropolitano.