

y únicamente le separan de Turquía, que no estaba representada en aquel congreso, es claro que el gabinete de San Petersburgo no debía ponerse de acuerdo sino con la Puerta otomana. El gobierno ruso sin embargo dejó enteramente libre la navegacion del Danubio, de suerte que el número de los buques que concurrían á la boca de Sulina fué aumentando cada año (1); y aunque las potencias occidentales han supuesto que los rusos dejaban subsistir espresamente los obstáculos que oponen á la navegacion la lucha continua del rio contra los vientos y las olas del mar Negro en su desembocadura, lo cierto es que el comercio que facilita el Danubio es de naturaleza muy diferente del que hace Rusia por los puertos que tiene en el Euxino. Algunos publicistas creyeron oponer una objecion insoluble á los argumentos del gobierno ruso diciendo que entre los buques que se han presentado hasta ahora en Sulina hay poquitos alemanes no austriacos; mas esta circunstancia no puede atribuirse en manera alguna á las dificultades de la navegacion, pues es un hecho irrecusable que no obstante estas dificultades el número de los buques que se han presentado en aquel punto con pabellon turco, griego, austriaco, sardo ó inglés ha ido aumentando cada año (2), como llevamos dicho.

El tratado de Audrinópolis acreció las ventajas que habia dado á Rusia el de Bucharest, otorgándole todas las islas del Danubio, no solo de la orilla izquierda, sino tambien las mas próximas á la derecha (3). En 1830 el gobierno austriaco comenzó á experimentar la necesidad de abrir á su comercio la navegacion del Danubio inferior, precisamente porque en esta época dió tambien principio á la navegacion por vapor en aquel rio; así no pudiendo dirigir legalmente ninguna reclamacion contra Rusia, porque el curso inferior del Danubio pertenecia esclusivamente á esta potencia, no citó para nada las actas del congreso de Viena, como hizo torpemente Mr. Drouyn de Lhuys, sino que hizo una proposicion al gabinete de San Petersburgo para aplicar al

(1) Hé aquí un cuadro auténtico del número de los buques que se han presentado en las bocas de Sulina desde 1830. En este año fué de cuatrocientos diez y ocho; en 1837 ascendió á mil y trescientos, y desde aquella época, á escepcion de los años 1841 y 1842, ha ido siempre en aumento. En 1846 llegó á mil ochocientos y doce, y en 1847 á dos mil seiscientos sesenta y uno, aunque no debe omitirse que el extraordinario concurso de buques en este año debia atribuirse á las circunstancias escepcionales que obligaron entonces á la Europa entera á hacer grandes compras de cereales. Los años 1848 y 1849 no ofrecieron un resultado tan favorable, mas esta disminucion fué efecto de las agitaciones políticas, de manera que en 1851, cuando se habia ya restablecido la calma, entraron en Sulina dos mil trescientos ochenta y nueve buques, y en 1852 dos mil seiscientos veinte y nueve.

(2) El *Diario de San Petersburgo*, del cual hemos tomado muchos de los datos citados en el texto, datos que ningun publicista se ha atrevido á recusar, manifiesta en los siguientes términos el número de los buques alemanes, no austriacos, que han entrado en Sulina en estos últimos años, y luego añade una observacion en nuestro concepto muy juiciosa y significativa.

«Por lo que hace á los pabellones alemanes, no austriacos, no empiezan á figurar en nuestro cuadro hasta el año 1841, y aun es preciso advertir que desde entonces solo figuran por dos ó tres buques prusianos ó hanoverianos. En 1847 tomaron parte en el extraordinario movimiento de aquel año quince buques solamente, á saber: diez prusianos, dos hanoverianos, dos pertenecientes á la ciudad de Hamburgo y uno á la de Brema. Con este motivo no podemos menos de observar que el paso que cada año han ido en aumento los arribajes de todos los países á Sulina, el pabellon jonio es el único cuyas apariciones son de cada vez mas raras. En 1830 habia setenta y nueve buques jónicos, y en 1832 habia ciento sesenta y ocho, pero desde entonces esta suma ha ido decreciendo, y en 1847, en que todas las naciones redoblaron su actividad, llegaron á Sulina treinta y seis buques jónicos solamente. Reservamos á otros escritores el cargo de indicar la causa probable de la decadencia de un comercio que disfruta de la proteccion de un comisario superior británico.»

(3) «El Pruth continuará formando el limite de los dos imperios desde el punto en que este rio entra en territorio de Moldavia hasta su confluencia con el Danubio. Desde este punto la linea fronteriza seguirá el curso del Danubio hasta la desembocadura de San Jorge, de suerte que dejando todas las islas formadas por los diferentes brazos de este rio en posesion de Rusia, la orilla derecha continuará, como hasta aquí, para la Puerta otomana. Queda sin embargo convenido que esta orilla derecha, desde el punto en que el brazo de San Jorge se separa del de Sulina, quedará inhabitada hasta dos horas de distancia de este rio, y que no podrá formarse en ella ningun establecimiento, de cualquiera clase que sea, y que tampoco podrán levantarse establecimientos ni fortificaciones en las islas que quedarán en posesion de la corte de Rusia, á escepcion de las cuarentenas etc.» Art. 3.

Danubio los mismos principios que estableció el congreso de Viena con respecto á la libre navegacion de los rios que separan ó atraviesan diferentes países. El gobierno ruso, que siempre ha estado interesado en conciliar sus intereses con los de las potencias alemanas, accedió á la peticion del Austria, y en consecuencia se ajustó un tratado, cuyos artículos mas importantes estaban concebidos en estos términos:

«Art. 1.º La navegacion en todo el curso del Danubio, así desde el punto en que este rio entra en territorio ruso hasta su desembocadura en el mar Negro como en toda la estension donde baña los estados de S. M. I. y R. apostólica, será enteramente libre, tanto para bajar como para subir; no podrá prohibirse á nadie, con respecto al comercio, ni someterse á ninguna traba, ni sujetarse á un peaje cualquiera, y para esta navegacion no se pagarán otros derechos que los que se fijarán mas adelante.»

«Art. 2.º Los buques mercantes austriacos y los de cualesquiera naciones que tengan derecho de navegar en el mar Negro y que estén en paz con Rusia, podrán entrar libremente en las desembocaduras navegables del Danubio, subirle, bajarle y salir de él, sin que pueda sujetárselos á ningun derecho de aduana ó de pasaje, salvos los derechos de que se hará mencion mas adelante.»

El artículo 4.º eximia espresamente los buques austriacos de toda visita, y por los artículos 5 y 6 Rusia se obligaba á ejecutar las obras necesarias para contener los progresos de la algaida en la desembocadura del Sulina y hacer construir y mantener en ella un faro. Por último el artículo 9 limitaba á un espacio de diez años la fuerza de la convencion, pero las partes contratantes declaraban espresamente que reconocian como permanente la conservacion del principio de la libre navegacion del Danubio.

Cuando hubo finido el plazo de diez años, las dos cortes trataron de prolongar el término de la convencion, y en 13 de noviembre de 1850 se firmó un protocolo que le estendió por un año mas, ó sea, hasta 22 de setiembre de 1851. Verdad es que entonces no se trató de nuevo de hacer mas duradera la fuerza de la convencion; pero no puede aducirse ningun hecho que haga responsable de esta omision al gobierno ruso.

A fines de 1851 Austria concluyó con Baviera un tratado relativo á la navegacion del Danubio en sus respectivos estados. Despues de haber ajustado este tratado y á invitacion del gabinete de Munich, el gobierno ruso consintió en un cange de declaraciones que aseguran á los buques bávaros las mismas ventajas de que gozan los austriacos, y estas declaraciones se cangearon en Munich á 30 de junio de 1853. Para que nuestros lectores se convenzan de la resolucion con que el gabinete de San Petersburgo conservaba el principio de la navegacion libre, vamos á transcribir el preámbulo y el párrafo 1.º de estas declaraciones.

«Preámbulo. S. M. el emperador de todas las Rusias y S. M. el rey de Baviera, deseando asegurar en favor de sus respectivos súbditos las ventajas que puede proporcionar á las relaciones mercantiles de entrambos países un desarrollo mas estenso de la libre navegacion del Danubio, han autorizado á los que suscriben á consentir en los puntos siguientes:

«1.º En toda la parte inferior del Danubio, desde el punto que penetra en territorio ruso hasta su desembocadura en el mar Negro y *vice versa*, los buques mercantes bávaros serán considerados en todo como los buques mercantes austriacos y gozarán de las mismas ventajas que se han concedido ó que se concedan á estos últimos, así con respecto á la libre navegacion como en lo relativo á las medidas sanitarias.»

Estas declaraciones demuestran con evidencia que Rusia no se ha opuesta nunca á la liber-

tad del Danubio, no debiendo omitirse con este motivo que si el mar Negro se hallaba tambien abierto al comercio universal, las naciones europeas deben esta ventaja esclusivamente al gobierno ruso, que en el tratado de Andrinópolis obligó á la Puerta á abrir el canal de Constantinopla y el estrecho de los Dardanelos á los buques mercantes de todas las potencias (1). No concebimos por consiguiente esta jactancia con que los gobiernos occidentales proclaman contra Rusia la libertad del Danubio y del mar Negro, pues mucho antes que Mr. Drouyn de Lhuys soñara con proporcionar este beneficio al comercio, mucho tiempo antes que se formara la decantada alianza anglo-francesa para limpiar las bocas del Danubio, el gabinete de San Petersburgo habia ya consagrado espontáneamente el fruto de sus victorias á esta necesidad del comercio general, pudiendo por tanto decirse con algunos publicistas, que Inglaterra y Francia han desenvainado la espada con ridícula pompa para derribar una puerta abierta.

Por la convencion de 1840 Rusia se obligó á establecer un faro en la desembocadura de Sulina, y especialmente ejecutar los trabajos necesarios para mantenerla en estado navegable, y aunque las potencias occidentales han producido recientemente algunas quejas contra la conducta del gobierno ruso, diciendo que la desembocadura de Sulina se halla obstruida por el cieno y que por consiguiente no se conserva en estado navegable, ni es legitima esta consecuencia, ni es tampoco cierto que los rusos hayan dejado de hacer todo lo que es humanamente posible para vencer las dificultades que opone continuamente á la limpia de aquella desembocadura la lucha del rio con las aguas y los vientos del mar. En efecto, si la desembocadura de Sulina no se hubiese conservado en estado navegable, no hubiera podido verificarse el incremento que ha ido tomando cada año el número de buques que han pasado delante de aquella ciudad; y si los rusos no hubiesen hecho todo lo posible para limpiar dicha desembocadura, no hubiera reconocido el mismo Palmerston en 1853 que los obstáculos en que tropezaba la navegacion debian atribuirse en gran parte á la intemperie, es decir, á la lentitud con que corre el Danubio cada vez que sale de madre (2).

(1) Queda acordado espresamente que los trigos procedentes de Rusia disfrutaran de estos mismos privilegios y que su libre tránsito no sufrirá jamás y por ningun pretexto la menor dificultad ú obstáculo. La Sublime Puerta se obliga además á procurar con diligencia que el comercio y la navegacion del mar Negro en particular no puedan tropezar en obstáculos de ninguna clase. A este objeto reconoce y declara el paso del canal de Constantinopla y del estrecho de los Dardanelos enteramente libre y abierto á los buques mercantes rusos cargados ó en lastre, tanto si llegan del mar Negro para entrar en el Mediterráneo, como si llegan del Mediterráneo para entrar en el mar Negro. Estos buques, con tal que sean mercantes, cualesquiera que sean su tamaño y su carga, no estarán espuestos á ningun impedimento ó vejacion, se ha manifestado; y las dos cortes se pondrán de acuerdo sobre los medios mas propios para evitar cualquiera dilacion en la entrega de los documentos necesarios. En virtud del mismo principio, el paso del canal de Constantinopla y del estrecho de los Dardanelos se declara libre y abierto á todos los buques mercantes de las potencias que se hallen en estado de paz con la Sublime Puerta, sea que vayan á los puertos rusos del mar Negro, sea que vuelvan cargados ó en lastre, con las mismas condiciones estipuladas en favor de los buques rusos.

Finalmente reconociendo en la corte imperial de Rusia el derecho de asegurar las garantías de esta completa libertad de comercio y de navegacion en el mar Negro, la Sublime Puerta declara solemnemente que no se le opondrá jamás y por ningun pretexto el menor obstáculo, pero sobre todo promete no permitir jamás que sean detenidos los buques cargados ó en lastre, tanto si son rusos como si pertenecen á otras naciones con las cuales el imperio otomano no se halle en estado de guerra declarada, y que pasen por el canal de Constantinopla y el estrecho de los Dardanelos para ir del mar Negro al Mediterráneo ó para ir del Mediterráneo á los puertos rusos del mar Negro. Y si, lo que Dios no permita, se infringiese alguna de las estipulaciones contenidas en el presente artículo, sin que las reclamaciones del ministro de Rusia obtuviesen una pronta y entera satisfaccion, la Sublime Puerta reconoce en la corte imperial de Rusia el derecho de considerar una infraccion semejante como un acto de hostilidad, y de hacer uso inmediatamente de represalias contra el imperio otomano. Art. 7.

(2) Lo que sucedió en la primavera de 1853 sucede casi todos los años, y no es muy lógico atribuir á Rusia la ineficacia de un trabajo cuyos efectos inutiliza una tempestad ó una súbita avenida.

Además la navegacion de este rio no interesaba á las potencias occidentales sino de una manera muy indirecta: por lo que la inclusion de este punto en las cuatro garantías debia considerarse tan solo como un medio de comprometer á la corte de Viena contra el gabinete de San Petersburgo; mas este, que todo lo observa con ojo vigilante mientras sus enemigos están durmiendo, habia ya manifestado al gobierno austriaco la intencion de ponerse de acuerdo con él, en cuanto se restableciera la paz, con objeto de mantener las bocas del Danubio en estado navegable para las embarcaciones mercantes. Hecha esta reseña histórica de la navegacion del Danubio desde 1840 ¿cómo calificarán nuestros lectores lo que el ministro francés exigia como una segunda garantía de paz y de equilibrio universal? Al aceptar esta supuesta garantía, el gobierno ruso no sufría el menor menoscabo en sus intereses, en sus derechos ni en sus proyectos, y aun podia presentar esta aparente concesion, que así la calificaba la ignorancia de los diplomáticos de Napoleón III, como una prueba patente de moderacion y de desprendimiento; mas para que se vea con cuánta facilidad puede estraviarse en Francia la opinion pública, basta con decir que uno de los publicistas mas distinguidos del imperio vecino (4) llegó á suponer, sin que nadie le desmintiera, que los rusos no han cumplido nunca la obligacion que por el tratado de 1840 habian contraído de establecer un faro en Sulina y proceder á la limpia de aquella desembocadura.

La tercera garantía era la revision del tratado de 13 de julio de 1841, hecha de modo que concluyera con la preponderancia de Rusia en el mar Negro: pero como si no bastara con esta exigencia para hacer imposible la paz, las potencias occidentales reconocian en el *memorandum* de 28 de diciembre de 1854 la dificultad de tomar en este punto un arreglo definitivo, diciendo que este arreglo dependia de una manera sobrado directa de las vicisitudes de la guerra. ¿En qué cabeza cabe una declaracion tan temeraria y aun contradictoria? ¿Cómo puede ser garantía de paz lo que depende de las vicisitudes de la guerra? No nos ocuparemos en examinar detenidamente esta garantía, porque en la próxima relacion de las sesiones del congreso de Viena se hallará una discusion amplia y circunstanciada de ella; pero desde luego se deja ver la desconfianza que no podia menos de inspirar una ocurrencia tan original y tan extraordinaria como la que consignara en este punto el ministro francés. Cuando las potencias occidentales exigen de Rusia, que destruya por sus propias manos la escuadra del mar Negro poniéndose en la imposibilidad de continuar la guerra que está sosteniendo desde tantos años contra las poblaciones del Cáucaso, nos parece leer la historia de un pigmeo que se encarama en una torre para hombrear con un gigante.

La cuarta y última garantía, que en nuestro concepto debiera ser la primera, pues se refiere precisamente á la primera causa de la guerra, era la revision del artículo 7 del tratado de Kainardje, modelo cumplido de habilidad diplomática, esperanza de los cristianos de oriente, baldon del islamismo, honor eterno de la inmortal Catalina, blason de sus conquistas, prez y gloria de la diplomacia rusa. No se les ocultaba á las potencias occidentales la responsabilidad que gravitaba sobre su cabeza al exigir la revision de un contrato que es el mayor triunfo que ha conseguido la cristiandad en los cuatro últimos siglos; por esto se propusieron subsanar esta falta consignando la necesidad de ponerse de acuerdo con la misma Rusia para obtener de la iniciativa del gobierno otomano la confirmacion de los privilegios religiosos de los rayas; mas ¿qué podian conseguir con esta medida? Secundar los designios del gabinete ruso. Lo único que se habia propuesto el gobierno de San Petersburgo al recordar el derecho que le da el tratado de Kai-

(4) Mr. S. de Sacy, *Diario de los Debates* de 11 de abril de 1855.