

Revista Conservadora #108
(Se respeta la ortografía)

CONTINUACION...

El Canal Interoceánico por Nicaragua a través de la historia

SIGLO XIX

1814: Las Cortes de Cádiz aprueban un decreto para la construcción de un Canal por Nicaragua, para la fortificación de San Juan del Norte y la formación de una compañía que comience los trabajos. Este fue el último débil intento de España sobre el particular.//

1821: Año de la Independencia de España. Marca el principio de negociaciones sobre la ruta interoceánica.//

1823: Manuel Antonio de la Cerda presenta a la Asamblea Constituyente en Guatemala un proyecto para la construcción del Canal por Nicaragua. Mas la Asamblea está muy ocupada en la organización del gobierno para tratar sobre el asunto.//

1824: Barclay, Herring, Richardson Company de Londres presentó una propuesta que fue recibida con similar indiferencia que la del año anterior.

El Coronel Charles Bourke y Matthew Llanos como representantes de un grupo de capitalistas norteamericanos sometieron un proyecto que fue recibido con alguna simpatía por las autoridades Centroamericanas, pero no se llegó a una finalidad práctica.

1825: Antonio José de Cañas, Ministro de Centroamérica en Washington, sugirió al Secretario de Estado John Quincy Adams la construcción de un canal por Nicaragua con los esfuerzos combinados de los Estados Unidos y la República de Centro América. La confusión incidental al cambio de administración y la inauguración del Secretario de Estado como Presidente retardó un poco la respuesta a las gestiones de Cañas.

El nuevo Secretario de Estado, Henry Clay, se mostró interesado pero cauto. "Un paso en falso", dijo, "puede acarrear graves consecuencias". Clay instruyó al Coronel John Williams, el recién nombrado Encargado de Negocios en Centro América, "para que se cerciorara si se habían hecho estudios de la ruta propuesta y si se podía tener confianza en la acuciosidad de los mismos... Esto no tiene a intención de inspirar esperanzas de que los Estados Unidos contribuirán, pecunia-

riamente o de otra manera al trabajo, porque no se sabe cómo el Congreso opinará sobre el particular".

1826: Francisco Gómez de Argüello, Ministro de Relaciones Exteriores de Centro América firmó un contrato con Charles de Beneski, agente confidencial de Aaron Palmer, comerciante de New York, que encabezaba un grupo de inversionistas norteamericanos que se habían entusiasmado con los informes de Williams, el Encargado de Negocios. Palmer traspasó su concesión a la Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company, entre cuyos Directores estaban el Gobernador De Witt Clinton, de New York, Stephen Van Rensselaer y Edward Livingston. Esta compañía no hizo nuevos estudios y su única fuente de información con respecto a la ruta del canal era el informe de Galisteo de 1781: Sobre estos dudosos fundamentos Palmer basó su estimación del costo del canal en 5,000.000. No pudiendo conseguir esa suma en los Estados Unidos, Palmer fue a Londres donde no pudo tampoco interesar los capitalistas ingleses y la concesión prescribió.

1829: El General Vencer, representante del Rey de los Países Bajos, llegó a Guatemala en medio de disensiones internas, pero tan pronto fue restablecida la calma conluyó dos tratados con Centro América. El primero, de Abril de 1830, allanó el camino para un empréstito holandés de \$ 3,000,000; el segundo, de Septiembre del mismo año, proveía la construcción de un canal por Nicaragua por una Compañía Holandesa. Livingston, nuevo Secretario de Estado del Presidente Andrew Jackson, informado de lo anterior, escribió a Jeffers, enviado de los Estados Unidos a Centro América, que "procurara para los "ciudadanos de los Estados Unidos o para el Gobierno mismo si el Congreso lo consideraba constitucional y conveniente el derecho de suscribir acciones al capital de la Compañía Holandesa". Pero en el verano de 1830, Bélgica se independizó de Holanda y el Rey de los Países Bajos abandonó el

plan canalero.

1831: La Gran Colombia se divide en tres partes, Venezuela, Ecuador, y Nueva Granada (Colombia). Esta última incluía el territorio de Panamá. En su disputa de límites con Costa Rica, Nueva Granada reclama para sí toda la Costa Atlántica hasta el Cabo de Gracias a Dios, lo que naturalmente incluía el término oriental de la propuesta ruta del Canal por Nicaragua. Tratados posteriores aclararon estas pretensiones de Colombia.

1835: Charles Biddle fue enviado con instrucciones del Presidente Jackson para examinar las rutas de Nicaragua y Panamá y negociar una concesión. Biddle no siguió al pie de la letra sus instrucciones y en vez de venir a Centro América se fue directamente a Colombia y entró en tratos con el Presidente de Colombia, Francisco de Paula Santander, pero sus actividades fueron repudiadas por su Gobierno.

1837: Francisco Morazán, Presidente de Centro América, comisionó a John Baily, oficial retirado de la Marina inglesa por muchos años residente de Nicaragua, para que estudiara la ruta del canal. Baily, después de concienzudo estudio informó que el río San Juan podría hacerse navegable, aunque exigiría muchas mejoras. Aconsejó poner un dique al río Colorado y desviar sus aguas hacia la parte norte del delta que forma, lo que abriría un canal natural en su desembocadura en el Atlántico. Los acontecimientos políticos previos a la ruptura del pacto federal, impidió la realización de sus planes.

1838: Aaron Clark, Alcalde de New York, pidió al Congreso de los Estados Unidos patrocinara un canal interoceánico.

1839: Charles Fenton Mercer, Senador por Virginia, a quien como Presidente del Comité de Caminos y Canales, fue enviada la petición de Clark, informó la posibilidad de abrir un canal en Panamá o en Nicaragua y pedía al Presidente Van Buren, abriera negociaciones con los gobiernos respectivos para asegurar tal construcción.

1840: John Lloyd Stephens fue enviado por el Presidente Van Buren a Centro América,

donde encontró la situación política muy inestable para permitir la negociación de tratados. Stephens llegó a Nicaragua y después de una conferencia con Baily en Granada estimó el costo del canal en unos 20 ó 25 millones de dólares.

1841: Pierre Rouchaud fue autorizado por Nicaragua y Honduras a organizar una compañía francesa para la construcción del Canal. Otro contrato similar fue concedido al Prelado Monseñor Jorge Viteri y Ungo, Obispo de Nicaragua. Y George Holdstrip, representante de un consorcio de comerciantes de New York y New Orleans, fue autorizado a abrir un canal, establecer un banco y colonizar el país en gran escala. Ninguno de estos grandiosos proyectos llegó a materializarse.

1842: Napoleón III, entonces prisionero en el Castillo de Ham en Francia, recibió la invitación de varias personas influyentes de Centro América para que, conseguida su liberación, se trasladara a América donde sería recibido con entusiasmo.

1844: Francisco Castellón, Ministro de Nicaragua en Francia, visitó al ilustre prisionero Louis Napoleón en Ham y trató de persuadirlo a que obtuviera su libertad, emigrara a Nicaragua y encabezara una compañía constructora del canal. El futuro monarca escribió un folleto titulado: "Le Canal de Nicaragua" en el que exponía el grandioso plan de un inmenso canal que haría de León la Constantinopla del Nuevo Mundo.

1847: Sir Charles Grey, Gobernador de Jamaica, por orden de su gobierno envió una expedición al mando del Capitán Lock, a ocupar San Juan del Norte, el río San Juan y los fuertes en el mismo en el Atlántico y la Isla del Tigre en el Golfo de Fonseca en el Pacífico, reclamando para Inglaterra el control de la propuesta vía interoceánica. El Capitán Granville Lock bombardeó San Juan del Norte e izando la bandera inglesa sobre sus ruinas lo nombró Greytown en honor del gobernador.

1848: Andreas Oersted,

naturalista danés, hizo un examen ligero del Istmo de Rivas. De la boca del río Sapoa hasta la bahía de Salinas fue la línea que él siguió para su estudio, sin embargo, sus investigaciones estuvieron plagadas de errores, ya que su buena voluntad no estaba suplida por conocimientos de ingeniería, ni instrumentos apropiados. Influenciado por el informe de Oersted, Costa Rica, que pretendía derechos sobre ese territorio, concedió un contrato a una compañía inglesa para la construcción de un canal siguiendo la línea trazada por Oersted, pero nada se hizo para llevar a cabo el proyecto.

"El Tratado de las Cien Islas" fue firmado por Nicaragua e Inglaterra, bajo la presión de la fuerza inglesa, en la Isla de Cuba en el Gran Lago. Por ese Tratado Nicaragua se comprometía a no molestar a los indios mosquitos, ni a interferir en la ocupación de San Juan del Norte por los ingleses.

1849: Cornelius Vanderbilt y otros asociados organizaron la "American Atlantic and Pacific Ship Canal Company". Esta compañía absorbía la "Transit Company of Nicaragua" que se había establecido ese mismo año con una concesión de tránsito sobre el río San Juan y el Istmo de Rivas para el transporte de pasajeros a California y New York.

Ephraim G. Squier, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, llega a Nicaragua reponiendo a Elijah Hise, quien el 31 de Mayo de este mismo año había firmado -sin autorización de su gobierno la Convención Selva-Hise, por la que los Estados Unidos se comprometían a garantizar la integridad del territorio nacional de Nicaragua. Tanto Nicaragua como los Estados Unidos repudiaron posteriormente la Convención Selva-Hise. Squier se interesa en impedir que los ingleses sigan presionando a Nicaragua e informa al Secretario de Estado, John M. Clayton, de los abusos y pretensiones de aquellos.

1850: Orville W. Childs, Coronel del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos inicia el primer estudio verdaderamente científico y completo de la ruta de Nicaragua y la que ha servido de base a subsiguientes investigaciones. Después de considerar diversas rutas Childs recomendó una

Pasa a la Página 14