

Revista Conservadora #108
(Se respeta la ortografía)

El Canal Interoceánico por Nicaragua a través de la historia

CONTINUACION...

1853: Bedford Pim, propone un ferrocarril desde Punta Mico en el Atlántico a San Miguelito en el Lago de Nicaragua, cuyas ganancias deberían de invertirse en la extensión del mismo ferrocarril hasta la costa del Pacífico. Las agitaciones políticas locales de ese año y los subsiguientes impidieron la realización de éste y todos los planes.

1854: Fruto Chamorro, primer Presidente de la República de Nicaragua, por medio de su Ministro de Relaciones Exteriores, Mateo Mayorga, reconoce la concesión hecha a la Compañía del Tránsito. En este mismo año comienza la revolución democrática que habría de culminar en la tragedia de la Guerra Nacional en contra de los filibusteros.

1855: William Walker, desembarca en el Realejo con 55 filibusteros en conformidad a un contrato de colonización firmado por Francisco Castellón y Byron Cole. Comienza la guerra que tanta sangre habría de costar a Nicaragua. La ruta del tránsito es la línea vital de los invasores.

1856: La Compañía Accesoría del Tránsito pierde su concesión por revocación de la misma por parte de Nicaragua. Los fondos y servicios de esta compañía le servían a Walker en sus depredaciones.

1857: William Walker es derrotado y la Guerra Nacional llega a su fin. En este mismo año se firma la Convención Casslrisarri.

1858: Félix Belly, un aventurero francés, logra influenciar a Nicaragua para que le conceda todos los privilegios de que gozaba la Compañía Accesoría del Tránsito para la construcción del canal, y el hecho de mantener dos barcos de guerra franceses en el Lago de Nicaragua. Los Estados Unidos, por medio de su Ministro, Mirabeau B. Jamar, protestó por tales arreglos. En este mismo año se firma el Tratado Jerez-Cañas entre Nicaragua y Costa Rica, por el que se le reconoció a Nicaragua soberanía sobre la ribera sur del río San Juan arriba del Castillo Viejo y sobre la costa sur del Lago de Nica-

ragua.

1859: Charles Lennex Wyke, Encargado de Negocios británico en Centro América, comienza negociaciones con Guatemala, Honduras y Nicaragua con respecto a asuntos que lastimaban los intereses nacionales de estas tres Repúblicas en sus relaciones con Inglaterra.

1860: Tratado de Managua, entre Nicaragua e Inglaterra por la que ésta abandona toda pretensión a un protectorado sobre el Reino Mosquito. San Juan del Norte permanecerá como puerto libre bajo la soberanía de Nicaragua. Esta se compromete a pagar \$ 5,000 anuales durante diez años a los indios moscos en compensación por la pérdida de su independencia y a trazar una reserva dentro de la cual los moscos gozaran de completa autonomía.

El 28 de Enero, nuestro país celebró un Tratado con Gran Bretaña que contenía la renuncia de ésta al Protectorado sobre la Mosquitia; y los tratados interpretativos de él, llamados CramptonWebstery Clarendon-Dallas, no fueron aceptados por Nicaragua.

1861: William H. Webb, elegido presidente de la "Central America Transit Company", consiguió otra concesión del Gobierno de Nicaragua, mas aunque no hizo ningún intento de construcción del canal, persuadió al Gobierno de los Estados Unidos para que enviara un grupo de expertos hidrográficos del servicio de Guardacostas, bajo el mando del Capitán P.C.F. West para que determinara la practicabilidad de dragar el puerto de San Juan del Norte y el río San Juan para hacerlo navegable para embarcaciones de pequeño calado. West tuvo dificultades con el Gobierno de Nicaragua y el trabajo quedó sin terminar.

La Guerra Civil (1861.1865) de los Estados Unidos interfirió la prosecución de proyectos canaeros a través de Nicaragua.

1866: C. H. Davis, Contralmirante de la Marina de los Estados Unidos, hace nuevamente un estudio exhaustivo de

la ruta por Nicaragua, a petición del Congreso de los Estados Unidos e informa desfavorablemente.

1867: Andrew B. Dickinson, Ministro de los Estados Unidos, y el doctor Tomás Ayón, Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua, concluyeron un Tratado (Dickinson-Ayón) que garantizaba de parte de los Estados Unidos la neutralidad de un canal por Nicaragua.

1872: Alexander F. Crossman, Chester Hatfields, Edward P. Lull y Aniceto G. Menocal, Comandante los tres primeros e Ingeniero Jefe el último, de la Marina de los Estados Unidos, encabezaron una expedición para el estudio de la ruta del canal por Nicaragua. Crossman se ahogó en la barra del Colorado en San Juan del Norte, los otros continuaron con la expedición. En general la ruta recomendada seguía las indicaciones de Childs, excepto en la costa occidental donde la línea era más corta al seguir el valle del Río del Medio.

1876: El Presidente U.S. Grant nombró una Comisión llamada "United States Isthmian Canal Commission" para que estudiara y diera sus recomendaciones sobre las rutas más recomendables. Dicha Comisión estaba compuesta por las siguientes personas: Brigadier General Andrew A. Humphries, U.S.A., Jefe de Ingenieros; C.P. Patterson, Superintendente, Servicio Costero de los Estados Unidos; y Comodoro Daniel Ammen, Jefe de la Oficina de Navegación, Departamento de Marina, después de "un largo, cuidadoso y acucioso estudio" unánimemente recomendó la "ruta conocida como de Nicaragua". Desde entonces los Estados Unidos se sintieron inclinados favorablemente a esta "ruta de Nicaragua".

1877: F.A. Pellas, empresario italiano residente en San Juan del Norte, obtuvo del Gobierno de Nicaragua una concesión para la navegación comercial del río San Juan y el Lago de Nicaragua, pero sin los derechos para construir un canal. En ese mismo año, Aristi-

des -Paul Blanchet, francés, estaba negociando con el Gobierno una concesión canalera, la que fue aprobada por la Cámara de Diputados pero rechaza da por la del Senado. Blanchet era representante de los intereses de los De Lesseps quienes se habían interesado por la ruta de Nicaragua, pero el sentimiento americanista de la mayoría del Senado rechazó las pretensiones francesas.

1879: Aniceto G. Menocal, el ingeniero que había participado en los estudios de la ruta canalera, organizó un grupo de eminentes hombres de negocios en lo que llamó "Provisional Interoceanic Canal Society". Entre los miembros de esta Sociedad estaban, el ex-Presidente Grant, el Contralmirante Ammen, el Gral. George B. McClellan y otros. Menocal vino a Nicaragua y consiguió una concesión para la construcción del Canal. Una vez obtenida esta concesión Menocal y sus asociados reorganizaron la Sociedad como la "Maritime Canal Company of Nicaragua" y dieron comienzo a trabajos preparativos a la apertura del Canal.

1884: El General Joaquín Zavala, ex-Presidente de la República, a su paso hacia Europa visita en Washington al Secretario de Estado, Frederick T. Frelinghuysen, con quien conversa sobre el Canal por Nicaragua y sus planes de ofrecer su construcción a cualquier poder europeo. Frelinghuysen le propone un Tratado y Zavala pide poderes a su Gobierno para firmarlo, y así de manera casi informal, se firma el Tratado Zavala-Frelinghuysen por el que los Estados Unidos se comprometían a la construcción del canal, a ser aliados perpetuos de Nicaragua y a proteger su integridad territorial. El Tratado no fue ratificado por el Congreso de los Estados Unidos debido a cambios en la política interna del país.

1886: Daniel Ammen, Aniceto G. Menocal y otros organizaron nuevamente la Provisional Canal Association y obtuvieron una nueva concesión del Gobierno de Nicaragua. Esta habría de recibir el 6% de

las acciones, bonos u otras seguridades expedidas por la Compañía. Los organizadores hicieron una campaña publicitaria intensiva y lograron reunir algunos fondos con los que se iniciaron trabajos en San Juan del Norte, trabajos dirigidos por Menocal. Este fue el único verdadero intento de construcción del canal, intento que después de muchos gastos efectuados fracasó porque la Compañía no pudo conseguir el apoyo necesario del Gobierno de los Estados Unidos.

1890: Baring Brothers de Londres, dieron alguna ayuda financiera a la Maritime Canal Company of Nicaragua con la que pudieron continuar los trabajos por algún tiempo. En 1899 la Compañía cerró sus operaciones.

1898: Edward F. Gragin y Edward Eyre, empresarios norteamericanos consiguieron del Gobierno del General Zelaya una concesión que tendría efecto al expirar la de la Maritime Canal Company en 1899.

1899: La organización de la Interoceanic Canal Company de Eyre y Gragin que estaba respaldada por capitalistas como John Jacob Astor, Levi P. Morton y William R. Grace depositaron \$ 100,000 en el Ministerio de Hacienda de Nicaragua y se comprometieron a depositar 400,000 más antes del 9 de Agosto de 1900. No pudiendo cumplir con este requisito, perdieron el depósito inicial y su concesión fue declarada nula y sin efecto.

Este y los anteriores fracasos de la iniciativa privada hicieron comprender que la única esperanza de realización del canal estaba en que su propiedad, su construcción y operación tendrían que ser obra de los Estados Unidos de América.

1900: Por un nuevo Tratado entre los Unidos y Gran Bretaña -sin tomar en cuenta a Nicaragua-, el 5 de Febrero de 1900 se ajustó entre aquellas potencias la modificación del Clayton-Bulwer, haciéndole variaciones sustanciales mediante el instrumento internacional conocido como Hay-Pauncefote; pero como el Senado norteamericano le hizo reformas que eran inaceptables para Gran Bretaña, ésta lo rechazó.

Continuará...