

La escogencia entre las Rutas de Canal de Panamá y de Nicaragua

CONTINUACION

Alejandro Montiel Argüello

La nueva Comisión usualmente conocida con el nombre de Segunda Comisión Walker, fue integrada en Junio de 1899 y se componía de los mismos tres miembros de la primera (Walker, Haupt y Hains), más los ingenieros civiles Alfred Noble; William H. Burr y George S. Morrison, el Teniente Coronel Oswald H. Erst del Cuerpo de Ingenieros, el ex-Senador Samuel Pasco, y el economista Emory R. Johnson.

Se dice que por influencias de Cromwell la Comisión resolvió dirigirse primeramente a Europa a estudiar los planos y archivos de la compañía francesa del Canal de Panamá y a observar el funcionamiento de los canales de Kiel, del Mar del Norte y de Manchester.

Aún antes de que la Comisión hubiera iniciado sus estudios sobre el terreno en Panamá y Nicaragua, en Diciembre de 1899 el Representante William P. Hepburn presentó un proyecto para la construcción del canal por Nicaragua, y al argumento opuesto por otros legisladores de que aún no se conocía el dictamen de la Segunda Comisión Walker, contestó que no había necesidad de esperarlo porque las ventajas de la ruta por Nicaragua ya habían sido reconocidas en los repetidos informes de las anteriores Comisiones.

El proyecto de Hepburn fue aprobado en la Cámara de Representantes el 2 de Marzo de 1900 por una votación de 224

contra 36, pero al ser pasado a la Cámara del Senado su tramitación sufrió atrasos y no llegó a ser puesto a votación antes del receso del Congreso.

En el mes siguiente se celebró la Convención Nacional Republicana y en ella se aprobó la plataforma en que se decía

“Estamos en favor de la construcción, control y protección de un canal ístmico por el Gobierno de los Estados Unidos”. En su plataforma de 1896, el Partido Republicano había expresado explícitamente su preferencia por la ruta de Nicaragua, al decir que “el canal por Nicaragua debe ser construido, poseído y operado por los Estados Unidos”. No se sabe precisamente el origen del cambio en la redacción de las plataformas, aunque desde esa época se ha atribuido a la influencia de un donativo de \$60,000.00 que Cromwell hizo para la campaña Republicana.

Por otra parte, la plataforma Democrática propugnaba por “la inmediata construcción, propiedad y control del canal por Nicaragua” y acusaba a los Republicanos de insinceridad, porque habiendo tenido mayoría en el Congreso, no habían aprobado los proyectos de ley que autorizaban su construcción.

En Noviembre del mismo año 1900 la Segunda Comisión Walker sometió su primer informe, en el cual decía que “es de opinión que la ruta más practicable y factible es la conocida como ruta de Nicaragua”.

Preparando las bases diplomáticas para la construcción el 1ro. de Diciembre de 1900 se firmó un Protocolo entre el Secretario de Estado John Hay y el Ministro de Nicaragua en Washington Luis F. Corea, en el cual se convino que “Cuando el Presidente de los Estados Unidos esté autorizado por una ley para adquirir control de la parte del territorio perteneciente ahora a Nicaragua que pueda ser conveniente y necesario para construir y proteger un canal desde un punto cerca de San Juan del Norte en el Mar Caribe, vía el Lago de Nicaragua, hasta Brito en el Océano Pacífico, ellos mutuamente se obligan a entrar en negociaciones para establecer el plan y los abre la propiedad y control del canal proyectado”. Un protocolo similar fue también firmado por el Secretario de Estado con el Ministro de Costa Rica en Washington.

Cuando se abrieron las sesiones de 1900, el éxito parecía seguro, pero había muchos otros asuntos que tratar y se habían iniciado una campaña en el sentido de que se pospusiera la decisión de Inglaterra sobre las reformas hechas por el Senado Americano al tratado Hay-Pauncefote que dejaba sin efecto el Clayton-Bulwer y permitía a los Estados Unidos el control exclusivo del canal. Todo esto ocasionó que el período de sesiones se aproximara a su fin sin iniciarse la discusión, y entonces el Senador Morgan quiso recurrir a presentarle como una

adición o reforma a la ley de “Apropiaciones Civiles Varias” (Sundry Civil Appropriations), pero no pudo lograr la aprobación.

El 14 de Septiembre de 1901, como consecuencia del asesinato del Presidente McKinley, ascendió a la Presidencia de los Estados Unidos Teodoro Roosevelt, cuyo interés por la construcción de un canal interoceánico era bien conocido, y poco tiempo después la Comisión Walker envió un ultimátum a la compañía francesa del Canal de Panamá pidiéndole hacer oferta para la venta de sus bienes y derechos. Esta compañía se había declarado en quiebra en 1888, y aunque se formó en 1894 una compañía nueva, en pocos años había gastado su limitado capital sin hacer progresar la obra.

La compañía francesa no hizo ninguna oferta en firme, sino que solamente sometió una estimación por \$109,141,500 y entonces la Comisión Walker decidió dar por terminadas las negociaciones con ella y redactar un informe final. En ese informe, presentado el 16 de Noviembre de 1901, la Comisión analizó las condiciones físicas de las rutas de Panamá y de Nicaragua y como conclusión recomendó la segunda porque ella costaría sólo \$189,869,062, mientras que en Panamá habría que gastar \$144,233,358 más el valor de las propiedades de la compañía francesa que ésta había estimado, según dijimos en \$109,141.500 pero

LA ESCOGENCIA...

Página 2

que la Comisión valoraba en sólo \$40,000,000.

En Noviembre de 1901 el Secretario de Estado se dirigió al Ministro Americano en Centro América, William L. Merry, preguntándole si el Protocolo Corea-Hay había sido aceptado por Nicaragua, pero Merry parece que no entendió bien la pregunta, sino que la interpretó como instrucciones para negociar con Nicaragua un tratado formal. El resultado de esas negociaciones fue el tratado Sánchez-Merry del 19 de Diciembre de 1901, suscrito con el Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua don Fernando Sánchez. En ese tratado se convenía que Nicaragua concedería a los Estados Unidos una zona de tres millas de ancho a ambos lados del canal, pero que Nicaragua conservaría la soberanía sobre esa zona y sus leyes continuarían siendo aplicables en ella; que el canal sería neutralizado de conformidad con cinco reglas tomadas de la Convención de Constantinopla del 29 de Octubre de 1888; y que los Estados Unidos pagarían a Nicaragua \$6,000,000.00.

CONTINUARA....