



---

## **CRONICA DE LOS CANALES INTEROCEÁNICOS POR EL ISTMO CENTROAMERICANO.** **Por León Rojas Caron**



El 12 de octubre de 1492, el audaz navegante Cristóbal Colón al buscar nuevas rutas de comercio descubrió el nuevo mundo, el que se conoce como “América” en honor del geógrafo que lo dio a conocer como un continente don Américo Vesputio.

El 25 de septiembre de 1513, Vasco Núñez de Balboa atravesó el istmo de Panamá y descubrió la masa de agua que llamó “Mar del Sur”, el que fue bautizado más tarde en 1520, como “océano Pacífico” por Fernando de Magallanes.

El paso de un mar a otro para facilitar las rutas de comercio, fue el anhelo de las grandes potencias (La Gran Bretaña y Estados Unidos) y de sus hombres de empresas.

El objeto de los canales de comunicación por el istmo centroamericano era evitar la ruta larga y costosa por el estrecho de Magallanes en el Cabo de Hornos al final de la América del Sur.

En 1535, Francisco de Montejo en carta al rey de España le describió que era fácil comunicar El Puerto en el golfo de Fonseca (mar del sur) con el puerto de Caballos o Cortes en el mar del norte pasando por el Valle de Comayagua.

En 1762, El ejército inglés que codiciaba Nicaragua para posesionarse de la ruta interoceánica que habilitaba en Río San Juan con el Lago de Nicaragua que permitiría dominar el mar Atlántico y

el mar Pacífico con cincuenta embarcaciones trataron de apoderarse del castillo de la Inmaculada Concepción situado al margen del Río San Juan en el atlántico norte. Aconteció que murió el jefe de la guarnición por causas naturales y entonces su hija Rafael Herrera de 19 años de edad, se hizo cargo de la defensa y personalmente disparó los cañones contra el ejército invasor hundiendo embarcaciones y obligando a los ingleses a desistir de su ataque y a retirarse, convirtiéndose así en la primera heroína de Nicaragua.

Por su parte Estados Unidos de Norteamérica, desde su independencia en 1776, además de adoptar un excelente sistema político, planificó su desarrollo sobre la base de la expansión de su comercio exterior que requiere de rutas marítimas y la estrategia de sus cañoneras.

*En 1827, un funcionario francés del Consulado General de Francia en Estados Unidos en sus notas dirigidas al Cónsul General de dicha legación y hablando del río San Juan y el lago de Nicaragua nos dice: "Es por estos medios que tenemos el proyecto de abrir un canal permitiendo a los navíos de más gran tonelaje de pasar de un lado al otro. Lo que es muy particular es que dos mares bañan Centroamérica al Este y al Oeste, los que están ya casi unidos por el inmenso y profundo lago de Nicaragua.*



*Hay un contrato de fecha 17 de junio de 1826 entre el Gobierno de Guatemala y dos individuos de los cuales uno pertenece a los Estados Unidos y el otro es uno de los antiguos edecán de Iturbide el coronel de Beneski. Ellos acaban de dirigirse a Inglaterra con el fin de formar ahí una compañía y de montar los fondos necesarios para esta importante empresa...La Compañía se denomina: The Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company, abriría el antiguo y del nuevo mundo."*

**MORAZAN Y EL CANAL.** En su discurso de toma de posesión del Poder Ejecutivo Federal (Presidencia de la República de Centroamérica), el 16 de septiembre de 1830, el general Francisco Morazán, dijo: "Para darle impulso al mismo tiempo que a todo lo que sea de utilidad general... Tal es la apertura del canal del istmo de Nicaragua. Esta obra grandiosa por su objeto y por sus resultados, tendrá el lugar que se merece en mi consideración; y si yo logro destruir siquiera los obstáculos que se opongan a su práctica, satisfaré en parte los deseos de servir a mi patria.

En 1830, se negoció el financiamiento de un Canal interoceánico, entre una sociedad de los países bajo y el gobierno de la República de Centroamérica bajo el patrocinio del rey de Holanda, que según John Stephens fracasó debido a la separación de Bélgica y Holanda.

A la necesidad de abrir un Canal en el Istmo Centroamericano, hace relación en la Constitución Federal de Centroamérica de 1824.- Art. 69.- *Corresponde al Congreso: 22.- Abrir los grandes caminos y canales de comunicación; y establecer y dirigir postas y correos generales de la*

*República*. Al igual la reforma de 1835. Que dice: Sección Quinta De Las Atribuciones Del Poder Legislativo: Art. 83.-*Corresponde al poder legislativo: 23.- Abrir los grandes caminos y canales de comunicación; y establecer y dirigir postas y correos generales de la república.*

El Historiador hondureño Medardo Mejía, vincula éste proyecto interoceánico con la causa de la muerte de Morazán e involucra al cónsul británico Frederick Chatfield, quien bajo el pretexto de que la Federación de la República de Centroamérica estaba en mora con los préstamos que le había concedido Inglaterra en 1825, abiertamente intervenía en la política interna.

**LA FEDERACION CENTROAMERICA Y EL CANAL.**- En 1837, el Gobierno de la Federación ordenó que una comisión de ingenieros explorara el río San Juan de Nicaragua, para construir por cuenta del Estado el canal que aprovechando las aguas de aquel río y de los grandes lagos de la región, comunicara los dos océanos e hiciera de Centroamérica un emporio de comercio. Con este objeto se nombró al ingeniero inglés John Baily para dirigir los trabajos de exploración, y al topógrafo y poeta guatemalteco José Batres Montúfar como ingeniero auxiliar.

**NICARAGUA SE RETIRA DE LA FEDERACIÓN.** El 30 de abril de 1838, en Chinandega, la Asamblea Nacional de Nicaragua decretó su retiro de la Federación de Centroamérica, según se especuló, para no tener que compartir con los otros cuatro Estados, los esperados beneficios del canal del istmo a desarrollarse sólo en territorio de Nicaragua.

**INGLATERRA Y EL CANAL.** En 1841, el gobernante de Honduras, el conservador y militar Francisco Ferrera ingenuamente firmó un Tratado en que se reconocía al Sr. Tomás Lowry como Rey de los Misquitos. Lo anterior lo manipuló la Corte de Reina Victoria para apoderarse de las costas de la Mosquitia de Nicaragua y Honduras incluyendo sus Islas de la Bahía. Todo con el propósito de viabilizar que la Gran Bretaña construyera el Canal Interoceánico.

- Mientras, Estados Unidos e Inglaterra se disputaban el dominio de Centroamérica para construir y controlar un canal que uniera el océano Atlántico con el Pacífico. En ese momento la intromisión inglesa era más fuerte: ocupaba militarmente Belice, controlaba las Islas de La Bahía y amenazaba con acaparar la costa atlántica de Honduras y Nicaragua. A través de su embajador Chatfield, Inglaterra pretendía someter a su control toda la vida de nuestros países. Es por eso que el imperialismo inglés es el otro enemigo que enfrentó la revolución morazanista. Romulo Durón.

**ESTADOS UNIDOS Y COLOMBIA.** El 2 de diciembre de 1846, Estados Unidos de Norte América y la República de Nueva Granada, (llamada después, desde 1863 Colombia) negociaron un “Tratado de Paz, Navegación y Comercio” que fue ratificado en 1848, en el cual se estipula: la neutralidad del istmo, así como que no fuera interrumpido el libre tránsito de uno a otro mar.<sup>1</sup>

En 1847, como secuela de este anhelo de construir un canal interoceánico, marinos británicos invadieron San Juan del Norte en Nicaragua.

---

<sup>1</sup> Tomado del Folleto: Un Capitulo de Deshonor Nacional de Lenader T. Chamberlain (1912)



Wells Fargo Archives

Diligencia de la época.

**COMPAÑÍA DE “EL TRANSITO”**.- En 1848. **La fiebre de oro de California**, originó la necesidad de comunicar la ciudad de New York, situada en la costa del Atlántico con la de California ubicada en la del Pacífico. Como no había un ferrocarril que cruzase de un lado a otro su inmenso territorio, los estadounidenses vieron que la ruta menos costosa era a través del istmo Centroamericano para lo cual, Cornelio Vanderbilt, consiguió una concesión exclusiva del gobierno de Nicaragua y fundó allí la Compañía “El Transito”.

Esta compañía trasladaba emigrantes en sus “Vapores” siguiendo la costa del mar Caribe (La Mosquitia y Bluefields) hasta el Puerto San Juan del Norte, en el Atlántico. Subiendo con Vaporcitos fluviales 120 millas navegaban El Río San Juan<sup>2</sup>, llegando al Fuerte San Carlos a orilla del Lago de Nicaragua, que cruzaban hasta la bahía La Virgen. Luego seguían 12 millas por tierra a través del estrecho de Rivas, ya sea en Carretas jaladas por bueyes o en Diligencias por seis caballos (4 horas); y, finalmente llegaba a San Juan del Sur, donde abordaban un Vapor, en el Mar Pacífico, rumbo a California, tierra del oro. La travesía era de casi un mes.

Desde entonces se proyectó un tren interoceánico a través de la selva; pero la gran empresa anhelada era lograr que los vapores pasaran por agua de un mar a otro a través de un gran “Canal” de comunicación.<sup>3</sup>



Cornelius Vanderbilt.

Para evitar estos cambios de barcos y el trayecto en diligencias, En este lugar, es donde se proyectaba el canal artificial para atravesar toda la ruta por vía de agua. Como recuerdo de

---

<sup>2</sup> El Río San Juan, sirve de frontera entre Nicaragua y Costa Rica.

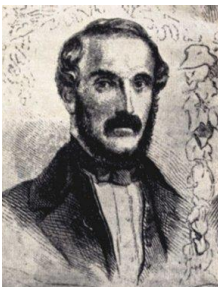
<sup>3</sup> Los arqueólogos han encontrado vestigios de caminos precolombinos por los cuales los indígenas transitaban de un mar a otro.

aquella aventurera época, todavía hoy día, se pueden contemplar esos “coches” tipo diligencia, trasportando pasajeros al mercado y paseando turistas en la colonial ciudad de Granada, Nicaragua.

**TRATADO CLYTON-BULWER.** El 19 de abril 1850, dos grandes potencias, Inglaterra y Estados Unidos, firmaron entre ellos el tratado Clyton-Bulwer, (John M. Clayton, Secretario de Estado de Estados Unidos y Sir Henry Bulwer, representante de la Gran Bretaña), mediante el cual, se comprometían a no establecer colonias en la América Central ni ejercer dominio exclusivo sobre el proyectado canal, conviniendo construirlo conjuntamente y mantener la neutralidad sobre un futuro canal interoceánico, o sea, cómo lo señala el historiador hondureño Medardo Mejía, trataron sobre un territorio ajeno.

**EXPLORADORES Y PIONEROS.** Van Buren del vez, siendo presidente de Estados Unidos, le dio el cargo a Juan Lloyd Stephens cómo Cónsul especial a América Central. Se dice que le encargó una misión secreta que cavilamos era acreditarse y negociar un Tratado con Estados Unidos para reconocer la Republica de Centro América y apoyar su gobierno federal.

Lo anterior lo deja entrever en el libro que Stephens, escribió a su regreso a los Estados Unidos, titulado, "incidentes del viaje por América central, Chiapas y Yucatán;" que apareció en junio de 1841 en el cual refleja su admiración a la personalidad de su ex presidente, General Francisco Morazán.



Juan Lloyd Stephens

**VOLCAN QUE PERMITE VER A AMBOS MARES.-** En 1840, Jonh L. Stephens, cuenta que ascendió el Volcán Cartago en Costa Rica, cerca de once mil pies, que desde su cima en un día despejado, o sea, sin nubes, vio de una vez ambos mares, esto es, el Golfo de Nicoya en el Pacifico y el Puerto San Juan en el Atlántico, sobre lo cual comentó: *“ese es el único lugar del mundo desde el cual se pueden observar ambos mares, separados por veinte millas de distancia”*

Actualmente es llamado Volcán Irazu, con una altura de 3.432 m.s.n.m. y tal como lo dijo Stephens, presenta la particularidad de que en días despejados se pueden ver desde su cima (borde oeste del cráter principal), tanto el océano Pacifico como el Atlántico, así como gran parte del territorio de Costa Rica y con telescopio ver hasta el Lago de Nicaragua.

**PANAMÁ RAILROAD COMPANY.** En 1849 Stephens, se hizo uno de los socios de la Panamá Railroad Company y uno de sus principales abogados, su vicepresidente y llegó a ser su presidente.

**EL CAÑÓN DE SQUIRE.** Ephraim George Squier consiguió que el gobierno de don Juan Lindo cediera provisionalmente, en 1849, la soberanía de la Isla del Tigre a los Estados Unidos para evitar que las reclamaciones del cónsul inglés Federico Chatfield, por pagos atrasados de la república federal lo indujeran a ocuparla violentamente.

Gran Bretaña declaró cómo sus colonias a Belice e Islas de la Bahía.- En 1850, Squier representante consular de Estados Unidos fue contraparte del cónsul inglés Federico Chatfield y logró persuadir a los británicos para firmar con Estados Unidos el Tratado Clayton-Bulwer para trabajar conjuntamente en la construcción de un canal interoceánico.



Ephraim George Squier.

Ephraim Squier fue un explorador que visitó, incidió y dejó un relato sobre Centroamérica y Honduras. Lo factible era un canal por agua a través de Nicaragua pero Squier en sus exploraciones encontró un valle que permitía una ruta por tren a través de Honduras pues descubrió la depresión geográfica de (Aguantequerique) en el centro del país cuando visitaba la isla de Amapala y percibió vientos provenientes de tierra firme a través de un cañón entre las montañas, que fue conocido como el Cañón de Squire.

El 23 de junio 1853, el Presidente de Honduras, General José Trinidad Cabañas firmó con Squire, la contrata para la construcción del ferrocarril interoceánico, este fue Secretario de la Compañía Ferrocarrilera Interoceánica de Honduras que pretendía la construcción de una línea férrea que uniera los dos océanos a través de la vía férrea la que no se logró ante la escollo de obtener apoyo financiero en Estados Unidos o en Gran Bretaña.



William Vincent Well.

**EL PROYECTO DEL TREN.-** En 1854, William V. Well, exploró Honduras con el propósito de estudiar la viabilidad de un tren interoceánico desde Puerto Cortes en el Atlántico al Puerto de Amapala en

el golfo de Fonseca en el Pacífico y comprobó que el mejor lugar para cruzar por tren en Centroamérica era por Honduras por la depresión de Aguantequerique.

**FERROCARRIL DE PANAMÁ.**- En 1855, los estadounidenses terminaron de construir un Ferrocarril interoceánico a través de la selva de Panamá, todavía como territorio de Colombia, **el trecho es de 75 km**, su ruta se desarrolló para transportar los buscadores de oro que iban rumbo a California. Estos llegaban por mar, cruzaban la selva de Panamá por tren y continuaban su travesía en vapores hasta California.

Este mismo año, llega el filibustero William Walker y se trata de apoderar de Nicaragua en beneficio de los Estados del Sur de Estados Unidos, pero fue derrotado en 1857 por ejércitos centroamericanos.

**CANAL DE SUEZ.**- Mientras tanto en 1854, al otro lado del mundo, el ingeniero y diplomático francés Ferdinand Marie Lesseps consiguió que Egipto, se interesara en el proyecto de construcción del canal de Suez. Las obras de excavación del canal empezaron el 25 de abril de 1859 y fue abierto al tráfico el 17 de noviembre de 1869. Esta vía comunica el mar Mediterráneo con el mar Rojo y el Océano Índico mediante el Canal de Suez.

**TRATADO CRUZ-LENNOX.** Inglaterra en ejecución del tratado Clayton-Bulwer de 1850, para hacer ostensible su neutralidad ante Estados Unidos, devolvió las islas de la Bahía a Honduras por medio del tratado de Cruz-Lennox Wike, de fecha 28 de noviembre de 1859. En el cual entre otras cosas se le impuso a Honduras la obligación de no ceder su territorio a otra potencia, respetar la religión anglicana, el sistema de juicio por jurado y la obligación de reconocer propiedades otorgadas por la reina Victoria únicamente a los que se las convalidara una comisión transitoria y ad-hoc, de ambas naciones.

**LOS FILIBUSTEROS** (Botas libres (mercenarios). El 24 de abril de 1857, el filibustero William Walker, fue derrotado en el sitio de Rivas por el “Ejército Nacional de Centroamérica”, convenientemente se rindió ante el Capitán Charles H Davis que estaba al mando de la corbeta de guerra estadounidense Sta. María fondeada en el Puerto de San Juan del Sur, en el Pacífico, quien actuando como neutral obtuvo de ambos beligerantes salvoconductos para proteger la vida y propiedad norteamericana. Esta corbeta lo condujo con dieciséis de sus oficiales mercenarios a Panamá y luego a California, con todos sus pertrechos de guerra. El resto de los mercenarios subieron por la ruta del tránsito al puerto de San Juan del Norte, en el Atlántico en donde embarcaron en la fragata de guerra de la marina de Estados Unidos, “Wabash” comandada por el Comodoro Hiram Paulding, rumbo hacia Estados Unidos, lo que le puso fin de la Guerra Nacional.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Cornelius Vanderbilt, dueño del tren de Panamá, financió a las fuerzas de Santos Guardiola, mientras que Charles Morgan y Cornelius Garrinson financiaban a Walter y a sus filibusteros. “El ocaso del filibusterismo” Fredric RosenGarten, Jr.

En 1860, el filibustero estadounidense William Walker, financiado por los Confederados Estados del Sur, confabulado con ingleses pobladores de Roatán, regreso y trató de apoderarse de las Islas de la Bahía, aprovechando que Inglaterra se las devolvía a Honduras, siempre con el objeto de establecer el esclavismo y controlar las rutas del comercio por el mar Caribe, fracasó en su intento, siendo fusilado y enterrado el 12 de octubre de 1860, en Trujillo, Honduras.



**LINEA FERREA HONDUREÑA.** En 1869, con un préstamo ingles se inició la construcción de la línea férrea interoceánica que habría de atravesar el país, desde Puerto Cortés, hasta el Golfo de Fonseca, pero que llegó hasta el Municipio de Pimienta, cerca del Lago de Yojoa. El proyecto fracasó porque los banqueros ingleses de los préstamos dedujeron deudas anteriores. En Honduras como es costumbre se atribuyó el fracaso a la corrupción de los negociadores hondureños, hasta en 1953 Honduras termino de pagar a Inglaterra el total de la deuda.

**LINEA FERREA INTEROCEÁNICA ESTE –OESTE EN ESTADOS UNIDOS.** El fracaso también se debió a que en el mismo año de 1869, la Unión Pacific Railway, finalizó la vía férrea que unió la Costa Este de Estados Unidos con California en el Oeste y por tanto la ruta ya no era de gran interés internacional. Este ferrocarril transcontinental tiene 5.200 km de longitud y pone en comunicación New York con San Francisco, California, franquea los Montes Rocosos y la Sierra Nevada.

- Es necesario rememorar que para atravesar en diligencia en 1790, de New York a San Francisco y viceversa eran necesario 65 días; en 1834 se logró hacer por Ferrocarril en 40 días; En 1869 se redujo por ferrocarril se redujo a siete días.

**FRANCESES INICIAN CANAL EN PANAMA.** En 1878, Francia, asesorada por Ferdinand de Lesseps, quien construyó el Canal de Suez, obtuvo una contrata para construir el Canal en Panamá. En 1880 inició Francia la apertura de la "gran zanja" interoceánica. Proyecto que no terminaron sobre todo debido a problemas de salubridad, tal como el paludismo, que hasta mucho después se supo que era producido por los zancudos. La obra fue asumida por la Compañía Universal del Canal de Panamá, bajo la dirección del conde Ferdinand de Lesseps.





Proyecto del canal interoceánico en Nicaragua.

**PROYECTO DEL CANAL EN NICARAGUA.** En 1884, Los E.E.U.U. Y Nicaragua, acordaron construir un canal que sería poseído en común, pero sólo Nicaragua ratificó éste tratado. En 1885, el gobierno de USA lo retiró de la consideración de su Senado. Mientras tanto en Honduras, el 14 de febrero de 1887, el gobierno celebró una contrata con don Guillermo Binney, representante “The Honduras Compañía Limited” para la construcción del Ferrocarril Interoceánico, lo que se reseña en el primer Anuario Estadístico (1899) de Don Antonio R. Vallejo.

**¿CANAL POR AGUA EN NICARAGUA O EN PANAMA?** Se detectaron dos posibles lugares para construir dicho Canal; uno a través del Gran Lago de Nicaragua, el cual se comunica con el Río San Juan que desemboca en el Atlántico, pues cruzando el estrecho de “Rivas” se llega al mar Pacífico; y, el otro por el istmo de Panamá en esa época territorio de Colombia.

Un factor para no construir el Canal en Nicaragua fue el volcán Momotombo, que estaba ubicado en la trayectoria sugerida del canal. Se abandonó el proyecto en Nicaragua por temor a que el volcán pudiera destruir las costosas obras físicas del Canal.



Dicen que para colmo de males, inoportunamente el gobierno de Nicaragua puso en circulación una estampilla que identificaba a Nicaragua como la tierra de volcanes. La estampilla mostraba al Momotombo en erupción detrás de un embarcadero con un ferrocarril en el primero plano.

**TRATADO HAY-PAUNCEFOTE.** El 18 de noviembre de 1901, fue firmado el Tratado Hay-Pauncefote, entre Estados Unidos de América y la Gran Bretaña modificando el anterior Tratado de 1850, o sea el Clayton-Bulwer (por el cual debían trabajar conjuntamente para la construcción de un canal interoceánico)

Al firmarse éste nuevo Tratado los Estados Unidos replanteo su política y planifico la construcción de las anheladas vías de comunicación interoceánica a través el istmo, por tierra y por mar, y

estableció el neocolonialismo en la cuenca del Caribe. Pues solo se había comprometido a respetar las inversiones británicas en la región.

**INTERVENCIÓN EN PANAMA.** -A partir de 1901, Estados Unidos como nueva potencia imperialista, intervino con sus buques de guerra y sus marines en las islas del Caribe y en toda Centroamérica, con el objeto de expandir su comercio exterior y proteger sus inversiones públicas y privadas por su nueva ruta marítima, para lo cual instituyó su hegemonía sobre la base de la “doctrina del destino manifiesto”.

El 25 de junio de 1892, Estados Unidos se aprobó la Ley conocida como “Ley Spooner” mediante la cual autorizaba al Presidente a adquirir de Colombia, si era posible, a un precio que no excediera de cierta suma: Los derechos, privilegios, franquicias y concesiones” el control perpetuo (no cesión) de una faja de tierra de océano a océano de seis millas de ancho para construir el Canal interoceánico, y de no obtener condiciones satisfactorias en tiempo razonable adoptar la ruta por Nicaragua.<sup>5</sup>

En 1902 la Cámara de Representantes de los Estados Unidos aprobó construir el canal por Nicaragua y el 3 de noviembre 1903 el Senado revocó la decisión de la Cámara y aprobó la ruta por Panamá. Las rutas marítimas para usar el Canal es la cuenca del mar Caribe y por lo mismo, USA como dueña del canal se arrogó el control militar del paso interoceánico.

**TRATADO CANALERO ESTADOS UNIDOS-COLOMBIA.** El 22 de enero de 1903, se firmó el Tratado Herrán-Hay, concediéndole a Estados Unidos derechos para construir el Canal en Panamá, territorio de Colombia, conviniendo que debía ser sometido a ratificación de sus respectivas asambleas legislativas. El Senado de los Estados Unidos la ratificó el 17 de marzo de 1903; pero el Senado colombiano el 12 de agosto de 1903 lo rechazó por considerar que la ocupación a perpetuidad y 100 años de jurisdicción estadounidense, violaba su soberanía consagrada en su Constitución Política.

**TRATADO CANALERO ESTADOS UNIDOS-PANAMA.** El 3 de noviembre de 1903, tras el conflicto provocado por Estados Unidos, Panamá se declaró independiente de Colombia. Por instrucciones de Theodore Roosevelt, el crucero Nashville de la marina de Estados Unidos llegó a respaldar a los rebeldes, así mismo concurren el “Boston” y el “Dixie”. Debido a que las fuerzas Armadas de los Estados Unidos sobrepasaban en mucho a las de Colombia, ésta no pudo defenderse. *El nuevo y dependiente gobierno del Estado de Panamá y los Estados Unidos, “negociaron” la construcción del canal interoceánico a través del Istmo de Panamá.*

El 18 de noviembre de 1903, se firmó el Leonino Tratado Hay Bunau-Varilla, mediante el cual, el mes de Varilla de la compañía francesa que construía el canal, en su condición de representante de la nueva Panamá, hace la concesión para construir el Canal y cede la zona del canal a perpetuidad, luego ambos firmantes manipularon para que las nuevas autoridades de Panamá, simplemente lo ratificaran.

---

<sup>5</sup> Tomado del Folleto: Un Capitulo de Deshonra Nacional de Lenader T. Chamberlain (1912)

**NEOCOLONIALISMO.**- En 1903.- Los empresarios de los Estados Unidos controlaron la cuenca del caribe y los recursos de los pequeños países subdesarrollados de Centroamérica con el apoyo de su política del gran garrote. La penetración configuró la nueva base de la economía exportadora, convirtiendo países en Bananas Republic, regidos por la United fruit co. Y otros en países cafetaleros. *En 1904, los Estados Unidos compraron los derechos y propiedades de la Compañía Francesa que hacia el Canal, a un costo de \$40 millones.*

**HONDURAS BANANA REPUBLIC.** En 1904, con el apoyo de empresarios y mercenarios norteamericanos, que recibieron tierras, jugosas concesiones y prebendas por su ayuda, accedió a la presidencia tras una montonera civil, el general Manuel Bonilla.

En 1907 cañoneras de USA tomaron posesión del Golfo de Fonseca y de Puerto Cortes. El 20 de diciembre se celebró en Washington, el Tratado general de paz y amistad para poner fin a las hostilidades entre Nicaragua, El Salvador y Honduras y se creó la Corte Centroamericana de Justicia. Dávila se enfrentó a la invasión del General Manuel Bonilla pero el gobierno de Estados Unidos de América intervino en apoyo de su cofrade Bonilla, ocupado los puertos de Honduras.

**DEL "GRAN GARROTE" A LA "DIPLOMACIA DEL DÓLAR".** Mientras tanto, en 1909, el presidente William Taft propuso cambiar la política de Roosevelt de 1903, del gran garrote" por la "diplomacia del dólar", (o sea reemplazar la intervención militar por la económica). Algo así como dólares o garrote. De paso comprometió a Nicaragua y Honduras a no cobrar derechos de aduana ni de transporte ferroviario y marítimo entre los dos océanos.

**EL BUQUE DE GUERRA "TACOMA"** En 1911, la intervención estadounidense auspicio la conferencia celebrada entre los insurgentes liderados por Manuel Bonilla y los representantes del gobierno, en su navío de guerra Tacoma, anclado en Puerto Cortes.

El día 28 de marzo, el Presidente Dávila formalizó su renuncia ante el Congreso Nacional y ese mismo día tomó posesión el Dr. Francisco Bertrand como Presidente provisional. Bertrand, le cedió la presidencia al jefe de la subversión pro-neocolonialismo estadounidense, general Manuel Bonilla, el 1 de febrero de 1912, pero éste murió un año después, entonces el 21 de marzo de 1913, retomo la Presidencia Bertrand.

**TRATADO BRYAN – CHAMORRO.**- Tratado Bryan – Chamorro, firmado 14 de julio de 1914.- Por éste Tratado Estados Unidos obtuvo del de Nicaragua, el derecho a construir un canal interoceánico que cruzara desde el océano Atlántico hasta el océano Pacífico y establecer una base naval en el Golfo de Fonseca, todo ello a cambio del pago de tres (3) millones de dólares. *El propósito de USA fue evitar que otra potencia adquiriera derechos en Centroamérica, para construir otro canal interoceánico.*

El entonces embajador de Nicaragua Emiliano Chamorro, firmó el Tratado que produjo las protestas de otros países de Centroamérica y sobre todo de los que comparten el Golfo de Fonseca. Honduras protestó en contra de dicho tratado pero se dice que no intervino en el proceso desarrollado ante la Corte de Justicia Centroamericana. Finalmente en 1967, cuando ya no

era necesario, Estados Unidos y Nicaragua, derogaron Tratado Bryan – Chamorro, celebrado aquel fatídico 14 de julio de 1914.



**EL CANAL EN PANAMA.** El Canal en Panamá se concluyó y se abrió al tráfico marítimo el 15 de agosto de 1914, el primer barco que lo cruzó fue el “Ancon”.

**LA CORTE DE JUSTICIA CENTROMERICANA DE CARTAGO.-** La Corte de Justicia Centroamericana inició sus funciones en Cartago, Costa Rica, el 25 de mayo de 1908, y, al final de su periodo, en 1918, dictó una sentencia en el diferendo sobre el tratado Bryan-Chamorro que reservaba derechos sobre la ruta del canal interoceánico y el establecimiento de bases navales de USA en el Golfo de Fonseca.

La Corte resolvió que ésta es una bahía histórica y que el uso de sus aguas corresponde a los países ribereños bajo el régimen de condominio, lo que consecuentemente perjudicaba los intereses a USA., en consecuencia la Corte, dejó de funcionar, pues no se le prorrogó un nuevo plazo de diez años.

**CESAR AUGUSTO SANDINO.** El Tratado Bryan-Chamorro provocó en C.A. un sentimiento anti-norteamericano, pues para proteger e impulsar la mayor inversión de Estados Unidos fuera de su territorio, la política exterior de Estados Unidos se caracterizó por intervenir en toda la región poniendo y quitando gobernantes.

En 1927, para impedir el plan de construir un canal por una compañía Inglesa-China, los Estados Unidos envió 2,000 Marines a Nicaragua los que se enfrentaron con Cesar Augusto Sandino, quien usó la táctica de guerra de guerrillas y se transfiguró en héroe de la resistencia contra la intervención extranjera.

Para 1929, la United Fruit Company, monopolizaba el negocio del banano, que trasladaba en su Gran Flota Blanca con más de setenta, desde sus propios puertos y en sus ferrocarriles. Sus barcos de regreso de New Orleans traían mercancías para sus comisariatos.

**LA DEFENSA DEL CANAL PANAMA.** En 1939, hubo un nuevo acuerdo, ratificado por el Senado de Estados Unidos, en el que los estadounidenses mantuvieron el derecho de enviar tropas al territorio panameño en caso de emergencia con el propósito de defender el canal. *La defensa de éste Canal ha sido la caja de Pandora que ha generado todos los conflictos bélicos de la América Latina y de la Cuenca del Caribe so pretexto de la Política Norteamericana de proteger su inversión canalera.*



**EL GOLFO DE FONSECA Y EL JAPÓN.** Documentos de 1932, o sea poco antes de la Segunda Guerra Mundial, reflejan que Estados Unidos estaba interesado en retomar la ruta del Canal Interoceánico por vía férrea entre Trujillo y el Golfo de Fonseca, con fines militares, o sea como estrategia de comunicación para mover tropas del mar atlántico hacia el mar pacífico, ante una esperada guerra contra el Imperio Japonés.

**ACUERDOS TORRIJOS –CARTER.** En 1977, Omar Torrijos firmó los acuerdos conocidos como Carter-Torrijos, con el presidente de Estados Unidos, Jimmy Carter, en los cuales se permitía a Estados Unidos mantener su soberanía sobre el canal hasta el año 2000, pero que Estados Unidos lo defendería de forma indefinida; concedía a Panamá un porcentaje de los peajes y que todas las naciones tendrían acceso libre al canal.

El 14 de diciembre de 1999, la presidente Mireya Moscoso, presidió la ceremonia, en la cual se efectuó por el gobierno estadounidense el traspaso del canal de “Panamá” a la República de Panamá. El 31 de diciembre de 1999.

En Panamá además del Canal por agua, hay un ferrocarril interoceánico de ochenta y dos (82) kilómetros de extensión y carreteras, que comunican el Atlántico con el Pacífico, o sea la ciudad de Colón con la de Panamá.

El ferrocarril interoceánico de Guatemala con una longitud de 433 km, comunica Puerto Barrios en el Atlántico con el puerto de San José en el Pacífico.-



*Puerto El Henecan, en San Lorenzo, Valle. Golfo de Fonseca en el Mar Pacífico.*

**UN CANAL POR HONDURAS.** La actual globalización de la economía, planificada por las grandes potencias, promueve cómo nueva vía alterna un canal interoceánico a través de Honduras, para cruzar del mar atlántico al pacífico o viceversa, sobre rieles o autopistas, con el objeto de trasladar los modernos “contenedores” que se bajan de los barcos con grandes grúas para ponerlos en plataformas de ferrocarril o Tráileres jalados por cabezales.

Se construye con éste propósito la Carretera Central por Comayagua y se proyecta construir allí mismo, una autopista de cuatro carriles de los cuales se piensan pavimentar primero sólo dos, aprovechando la depresión geográfica central, lo que permitirá conectar económica y eficientemente los puertos hondureños que opera la Empresa Nacional Portuaria o sea: “Puerto Cortés” en el mar Atlántico y “El Henecan” en el mar Pacifico.

**ACTUAL CANAL SECO POR LAS CARRETERAS HONDURAS.** Dicha vía a través de Honduras existe y funciona. Su ruta se cruza en menos de doce horas a través de la carretera de Puerto Cortés a San Pedro Sula y de ésta por la Carretera del Norte hasta Tegucigalpa y de aquí por la Carretera del Sur hasta el Puerto de Henecan en el Golfo de Fonseca a lo cual se suma la nueva “Carretera Central” en construcción.

Este corredor es y será un importante polo de desarrollo de sus pobladores a lo largo y ancho de ésta vía interoceánica. Además su corredor, generara empleo, pavimentación de comunidades aledañas, aumento del comercio, turismo, etc.

**CANAL SECO MULTINACIONAL.** Para beneficiar a las grandes flotas marítimas y a la república de El Salvador que no tiene acceso al mar atlántico, la propuesta vía préstamos internacionales para mejorar y ampliar las carreteras de Honduras sería desnacionalizar éste “canal seco” lo que haría redividir la triste historia concesionaria de Honduras con medidas que lesionan su soberanía y dignidad nacional, pues al final éstos tratados son los que generan los conflictos.

**DESNACIONALIZAR PUERTO CORTES EN EL ATLANTICO.** Lo conveniente a los intereses de la región y al comercio mundial es, que dicho canal seco sea totalmente propiedad de Honduras y por tanto no suscribir ningún tratado de comercio y amistad o algo similar para desnacionalizar dicho corredor, ni privatizar ni desnacionalizar los puertos y las aduanas del país, bajo el pretexto de globalización, o de evitar problemas con El Salvador, Nicaragua, Guatemala que pondrían en riesgo una supuesta inversión, ni conviene entregar dicho corredor a una transnacional para su operación y explotación, pues en este último caso, la deuda sería para Honduras y la ganancia para inversores extranjero, lo que generará nuevamente dependencia y pobreza.



*Puerto Castilla en Trujillo, Colon, Honduras, en el Mar Atlántico.*

**CANAL SECO PARA VIA FERREA O AUTOPISTA.** Honduras es el único país de Centroamérica que ésta en posibilidad de establecer esa nueva ruta terrestre a través de un corredor logístico que se estima en 365 kilómetros, que le permitirá unir la aduana de Las Manos, en el departamento de El Paraíso, El Puerto de Henecán, en San Lorenzo Valle con la aduana de Puerto Cortes, en Cortes y Puerto Castilla, en el departamento de Colón, manejados por la Empresa Nacional Portuaria,

situada en el Atlántico, que es donde se ubican sus dos puertos principales, desarrollando el potencial de sus instalaciones portuarias.

Honduras está en posibilidad de establecer ruta terrestre entre los océanos Pacífico y Atlántico a través del corredor de Aguanqueterique, lo que desarrollara el potencial de sus instalaciones portuarias.



El “canal seco” es de unos 101 kilómetros y pasa por los departamentos de Valle, La Paz y Comayagua para salir a la costa norte, o sea, que si un camión con un contenedor sale del Pacífico, entra al Atlántico, o viceversa en doce horas, pero pavimentada la carretera central, Aguanqueterique- Caridad –Goascorán, se cruzará de seis u ocho horas. Si se construye una autopista la carretera tendrá 30 metros de ancho con cuatro carriles, dos de ida y dos de regreso.

**BENEFICIO Y COMO HACERLO.** Canal Seco beneficiará a cuatro países: Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Honduras. En el proyecto están involucrados el BID, BM, BCIE, España, México, Japón y países nórdicos, ya que se trata de un proyecto de beneficio regional”

El proyecto es viable siempre y cuando las conferencias de barcos, es decir las grandes líneas de transporte marítimo, las necesiten y se interesen y comprometan a usar esta vía terrestre para mover los contenedores de mercaderías del atlántico al pacifico por éste canal seco.

Honduras siempre ha tenido vocación unionista e integracionista y esa es la ruta que sigue y debe seguir, pero las experiencias del pasado nos aconsejan, que lo conveniente será que cada país desarrolle sus propios puertos marítimos y sus autopistas y cobre sus propios servicios portuarios y peajes, de manera que les permita repagar las obras y sus costos de operación.

En consecuencia al gobierno Honduras le corresponde cobrar peaje por el uso de éstas autopistas hondureña a los contenedores que se dirijan a los puertos de “La Unión” “Cutuco” o “La Libertad” en la República de “El Salvador” y de “Corinto” en la República de Nicaragua, por lo demás lo conveniente es que cada país desarrolle y explote sus propios corredores logísticos a lo largo de sus carreteras.

Los hondureños pagan impuestos, tasas viales nacionales y municipales por lo que podrían transitar con un peaje reducido por éste corredor interoceánico, pues se trata de que dicho Canal sea un polo de desarrollo de Honduras y Centroamérica.

Finalmente, no se trata de competir con el Canal de Panamá y con el que se construirá en Nicaragua con ventajas incomparables, pues por agua no hay que descargar ni volver a cargar, sino de prestar un servicio complementario por vía terrestre, por tren o por carretera.

*BIBLIOGRAFÍA: Reportajes en periódicos hondureños; Historia de Honduras, de Medardo Mejía...- 1988; "Los estados de Centro América , por Efraín Squier; "Aventuras y Exploraciones por Honduras 1854- 1857 por William V. Well.- Bosquejo de la historia de Honduras.- Rómulo Durón.- 1927; Honduras, difícil emergencia de una Nación, un Estado, 1997; Marcel Dans; Enciclopedia Encarta. Fotos tomadas de periódicos, revistas hondureños y de la Internet. Fechas y datos comprobados en Wikipedia.*

***Ensayo revisado del publicado en la Revista de la Academia Hondureña de Geografía e Historia N° 84, de julio del 2009.***