



La ambientación incluye el vestuario

ríos Red y Assiniboine, el poblado francocanadiense de St. Boniface, y los asentamientos metis de Pembina y otros de las altas vertientes.

El fuerte río arriba fue reconstruido hacia 1837 y el Gobernador Christie, sustituto de Simpson, se mudó allí. El Fuerte río abajo parecía haber sido un error y para 1841 estaba semiabandonado. Fue salvado por una invasión de libres comerciantes americanos. La Compañía de la Bahía de Hudson tenía un monopolio otorgado por el gobierno británico y, en teoría, los tramperos no podían vender sus pieles a nadie más. Sin embargo, lo hacían, ya que los llamados libres comerciantes pagaban más que los precios fijados por la compañía. En 1846, Simpson, que había retornado a la escena, notó un "malicioso sistema de agitación comenzado por McDermott, Sinclair y Kittson (un americano de Minnesota) y otras personas insidiosas que esperaban ingenuamente desorientar a la población ignorante y medio salvaje de que estamos rodeados". Se trajo al Regimiento Real Warwickshire para "reprimir la deslealtad". En 1849, un hombre llamado Guillermo Sayer fue juzgado por libre comercio mientras un grupo de tramperos ansiosos y armados esperaban afuera el veredicto. Fue encontrado culpable, pero con una sentencia leve. Fue una victoria para el libre comercio y la multitud gritaba: "Le Commerce est libre". Así fue como terminó el viejo monopolio.

La vida siguió, el fuerte río abajo y la gente de alrededor permaneció neutral durante las rebeliones de Louis Riel.

La Primera Policía Montada del Noroeste llegó para entrenarse en 1873 y se cambiaron a sus nuevos cuarteles en Dufferin el año siguiente. En 1911, la Compañía de la Bahía de Hudson cerró el Fuerte, y en 1913 lo rentó a un grupo de hombres de negocios de Winnipeg, quienes lo convirtieron en el Club Campestre Automovilístico, con un campo de golf de nueve hoyos. En 1951, la Compañía cedió el terreno al gobierno, convirtiéndose en parque nacional histórico. En 1965, el Departamento de Asuntos Indios y Desarrollo del Norte comenzó a restaurarlo al tamaño y forma que tenía en los años de 1850. La

Universidad de Manitoba llevó a cabo veintidós excavaciones principales y cuatro secundarias en 1965 y 1966 y la restauración se completó con la ayuda de historiadores, arqueólogos, museólogos e ingenieros. Se encuentra a veinte millas al norte de Winnipeg y cinco millas al sur de Selkirk.

El Canal Rideau

El Canal cumplió 150 años en 1982 y su cumpleaños fue celebrado con gran vistosidad por unas veinte poblaciones a lo largo de su curso.

El canal comenzó como un proyecto militar y se convirtió en todo un éxito comercial.

En 1825, con la Guerra de 1812 aún fresca en la memoria, el gobierno británico ofreció prestar al Alto Canadá 70,000 libras para construir un canal a lo largo del Río Rideau, de manera que los barcos de guerra pudiesen moverse entre lo alto del río y Kingston, Ontario, en la frontera con los Estados Unidos.



Construcción del Canal por T. Borrowes
(Archivos Públicos de Ontario)

Los miembros de la Legislatura del Alto Canadá estaban más interesados en trasladar barcos mercantes y estaban convencidos de que un canal así no podría competir exitosamente con el tráfico de la Vía Marítima del Río San Lorenzo. Rechazaron la oportunidad.

En 1825, una comisión militar británica llegó a Canadá, viajó por la ruta propuesta y recomendó que el canal fuese construido de todos modos. Concluyeron en que el costo sería de 169,000 libras.

El Duque de Wellington apoyó el proyecto, en el convencimiento de que resultaría en beneficio del dominio británico "defendido efectivamente y asegurado contra cualquier intento posterior de los Estados Unidos, sin importar cuán grande fuese su poder".

Pero la Provincia aún rehusaba involucrarse.

El Coronel Lugarteniente John By, de la Ingeniería Real, fue puesto a cargo del trabajo. Llegó