
Aug 15, 2015 | Escrito por Oriana Flores | 0

Foto: (Archivo)

Desde el istmo de Tehuantepec en México hasta el río Atrato en Colombia, -que es la frontera oriental natural de la América Central- hay una distancia de 2610 Km. en línea recta. Tal región posee una gran cantidad de lugares - que varía de 7 hasta 19 según los diferentes especialistas que han estudiado la materia- susceptibles de construcción de un canal que comunique los océanos Atlántico y Pacífico. Aunque el lugar más angosto es el estrecho del Darién con 64 km. de longitud, otras variables han sido consideradas por los innumerables estudios que se han encaminado a través de la historia para la búsqueda de un paso entre las dos mayores **superficies acuáticas del planeta.**

Esta posibilidad fue visualizada desde hace muchos siglos por exploradores que recorrieron la región. Intereses comerciales, investigativos, geopolíticos o de otro tipo han estado presentes en las referencias a las eventualidades que implicaron e implican la construcción de dicha senda transoceánica. Ya en 1552, el **sacerdote Francisco López de Gómara hizo referencia a las características ístmicas de la región que posteriormente se dio a conocer en términos geográficos como América Central.** El también historiador y cronista de la conquista española en México mencionó en su Historia General de las Indias publicado ese año en Zaragoza, a Panamá, Nicaragua, el Darién y Tehuantepec como los lugares más adecuados para construir un canal.

Sin embargo, tuvieron que transcurrir trescientos años hasta mediados del siglo XIX cuando la posibilidad real de erigir un canal se convirtió en una eventualidad asequible. Se había desarrollado la primera revolución industrial y la segunda estaba en pleno desenvolvimiento. Los avances de la ingeniería, la hidráulica y la invención de máquinas que facilitaban el proyecto, daban certeza de éxito al emprender la obra. También incidía que en 1869 se había inaugurado el canal de Suez que comunicaba el Mediterráneo con los espacios acuáticos de Asia, sin necesidad de circunvalar el **extenso continente africano.**

En 1811, **Alejandro de Humboldt escribió el primer estudio serio que planteaba la ruta de Nicaragua como la que ofrecía menores dificultades para construir un canal.** Aunque el sabio alemán nunca había estado en la región, estudió mapas, documentos y libros que le permitieron llegar a dicha conclusión, pero el mismo advirtió que sus aseveraciones no estaban basadas en pruebas de terreno y que emprender una obra de dicha magnitud necesitaba de expertos que investigaran cada una de las probables rutas existentes. Antes, en 1804, el joven Humboldt había visitado Estados Unidos, donde fue recibido por el presidente Thomas Jefferson a

quien transmitió su entusiasmo por la posibilidad de construir una vía interoceánica. Algunos autores aseguran que en estas conversaciones está la génesis del interés de los gobernantes estadounidenses en la magna obra. Ello no obedecía a objetivos altruistas ni a pensamientos universales de beneficio compartido. Ya en ese entonces, **Estados Unidos tenía puesta su mirada en el sur**, ambicionaba las posesiones españolas, observaba con interés económico y comercial el desarrollo de la lucha de independencia que libraban los patriotas anti colonialistas y prestaba especial interés en el control de Cuba y el Mar Caribe. Comenzaba a diseñar con verdadera pasión lo que habría de ser su "patio trasero". La vía interoceánica se inscribía en esa lógica.

No sólo desde el norte se manifestaba interés en esta perspectiva. Con visión infinita, en 1815, **el Libertador Simón Bolívar en su "Carta de Jamaica" exponía que "Los Estados del istmo de Panamá hasta Guatemala formarán quizá una asociación**. Esta magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser con el tiempo el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia; traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo...".

Vale destacar algunos elementos en la idea de Bolívar. En primer lugar el hecho de que a pesar que Panamá formaba parte de Colombia como quedaría de manifiesto a posteriori en Angostura al crearse la República, **el Libertador vislumbraba una asociación centroamericana de la cual formaría parte Panamá**. Por otro lado, vale destacar que ya en ese momento, Bolívar hablaba de los "canales" en plural, ello es expresión concreta de que apreciaba que habrían de ser varios de ellos. También, es resaltable su idea de que los mismos sirvieran como un bien a toda la humanidad, lo manifiesta en su mirada global de los beneficios como "emporio del universo", muy distinta de la que después prevaleció cuando Estados Unidos se apropió de un pedazo del territorio panameño por casi un siglo, a fin de cimentar objetivos unilaterales.

Más de una centuria después, el 20 de marzo de 1929, el General de Hombres Libres, Augusto C. Sandino expuso en **carta al presidente argentino Hipólito Irigoyen su "Plan para la realización del supremo sueño de Bolívar" como proyecto que su Ejército Defensor de la Soberanía Nacional de Nicaragua presentaría a los representantes de los gobiernos de los veintiún Estados Latinoamericanos**. En dicho documento, el General Sandino exterioriza su perspectiva de unión latinoamericana y establece la necesidad de construir un canal en Nicaragua a fin de que el mismo "... implique una utilidad común para los veintiún Estados Latinoamericanos...". Sandino alertaba que se "cometió el primer error en nuestra América Indo Latina al no haberla consultado para la apertura del Canal de Panamá: pero todavía podemos evitar un error más con el Canal de Nicaragua". He ahí, -entre muchos otros- el objetivo de su propuesta.

Todavía tuvo que transcurrir casi otro siglo, cuando un gobierno de Nicaragua, precisamente continuador de las ideas de Sandino, retomara la idea de construir un nuevo canal que complemente en tierras centroamericanas lo que se hace en Panamá desde 1914. A diferencia de éste, para cuya construcción mediara la secesión de un territorio bajo soberanía colombiana, la intervención militar directa de Estados Unidos y una serie de prácticas políticas y diplomáticas poco transparentes y mafiosas, el canal de Nicaragua se comienza a construir después que el FSLN, en 1979, derrumbara la oprobiosa dictadura somocista sostenida por Estados Unidos y estableciera un régimen democrático que ha perdurado por 36 años, a pesar que fue sometido a una brutal guerra de agresión organizada, armada y financiada por la propia potencia del norte. Sin embargo, la sabiduría del pueblo nicaragüense ha sabido preservar su democracia, la protegió de la guerra y la rescató de las prácticas neoliberales, para retomar un camino de paz y progreso que generó las condiciones para iniciar las obras del magno proyecto.

Este canal no hubiera sido posible en dictadura, tampoco en las condiciones que imponían **los gobiernos neoliberales** y ahora, cuando el sueño es una realidad, su construcción enfrenta nuevos retos, pero, al parecer los mismos enemigos, aunque hayan cambiado de ropaje.

El artículo 2 de la Ley 800 creada para regular el régimen jurídico del "**Gran canal interoceánico de Nicaragua**" establece que este "constituye un patrimonio de la nación nicaragüense y por su naturaleza tendrá las características de total neutralidad y de servicio público internacional, cuyo funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna". Así mismo, el artículo 29 del instrumento legal declara explícitamente que "El Gran Canal de Nicaragua y los terrenos aledaños necesarios para su operación, se declararán propiedad del Estado de Nicaragua". Los predicamentos de Sandino no cayeron en "saco roto" cuando se pensó en reglar la construcción y funcionamiento del canal.

En ese sentido, **El Presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, envió un mensaje a todas las comunidades que habitan en las zonas cercanas a la ruta del Canal Interoceánico, asegurando que nadie será atropellado**, ni afectado, como quieren hacer creer opiniones tendenciosas de grupos interesados detrás de los cuales está el gobierno de Estados Unidos, -según el analista ruso Nil Nikándrov en la revista online Fundación de Cultura Estratégica-. Por el contrario, el Comandante Ortega expuso, que estas comunidades serán beneficiadas por la obra.

El tema ambiental también ha sido usado como arma de ataque que pretende confundir a los habitantes de las áreas cercanas a la ruta del canal, pero la empresa británica Environmental Resources Management (ERM), una de las más prestigiadas en este ámbito en el mundo, que fue contratada por la concesionaria china HKND para elaborar el estudio de impacto ambiental y social de la obra, entregó dicho estudio el 29 de mayo pasado. A partir de ello, **el Ejecutivo y la**

Comisión del Gran Canal atendieron las recomendaciones de mitigación ambiental, las que incluso conllevaron a un rediseño del proyecto inicial.

Respecto de quienes **pretenden establecer una confrontación de intereses entre Panamá y Nicaragua**, el presidente Ortega fue preciso, al afirmar que "el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua será una realidad y una obra complementaria al Canal de Panamá, porque el incremento en el mercado internacional de mercancías lo demanda".

Panamá abrió el camino para que América Central se transforme en "emporio del mundo" como lo soñó Bolívar. El General Torrijos lo recuperó para su pueblo. Hoy, Nicaragua quiere seguir el camino. Como siempre, mentes pequeñas e intereses extraños intentarán evitarlo. Ese canal que en justo reconocimiento se debería llamar "Gran Canal Interoceánico Augusto C. Sandino" será un aporte en la ruta de la paz y el encuentro de los pueblos de todo el mundo.

Categoría:

- [Internacionales](#) [1]

Addthis:

Antetitulo: Paso entre las dos mayores superficies acuáticas del planeta

Del día: Si

Créditos: Yvke Mundial/AVN

Titulares: No

Destacada: No

Source URL: <http://radiomundial.com.ve/article/el-canal-de-nicaragua-una-ruta-para-la-paz-y-el-encuentro>

Links:

[1] <http://radiomundial.com.ve/categoria/internacionales>