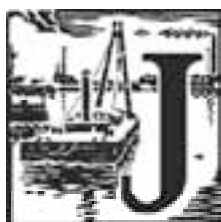


NICARAGUA: CANAL QUE PUDO Y PUEDE SER

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*...Mercader y navegante
te hicieron de amor y mar;
una mitad para el sueño,
otra para navegar...*

(Pablo Antonio Cuadra).



JUAN de Torquemada, en su *Monarchía Indiana*, se refiere en estos términos a la profecía del Alférez a los nicaragüenses: «Vosotros poblaréis cerca de una Mar Dulce, que tiene á vista una Isla, en la qual ai dos Sierras altas...», en clara referencia al lago Cocibolca, más conocido como de Nicaragua, que con una superficie de 8.000 kilómetros cuadrados se enclava en el corazón de aquella república centroamericana, y a la mayor isla del mundo bañada por agua dulce, Ometepe, anclada en el mismo. Alrededor de estos puntos geográficos han surgido leyendas como la autóctona de Romeo y Julieta: Ometepetl era una hermosa india, y Nagrando un joven de la tribu vecina: se amaban, pese a ser sus familias enemigos irreconciliables, lo que les llevó al suicidio; al caer ella derrumbada hacia arriba, sus pechos se convierten en los dos volcanes que coronan la isla; la sangre derramada por ambos formó el gran lago.

Y circundando el mismo, limitado por sus costados con el Atlántico y el Pacífico, surgió un país cuyos lagos y ríos estrechan su cintura para facilitar el tránsito entre los dos océanos. Nicaragua es el paraíso soñado en el que, dibujadas sobre un telón de verde y azul, encuentras hermosas playas e impresionantes selvas y montañas, como no imaginabas; en donde tan pronto percibes el intenso aroma de las flores o el azufre de los volcanes, como el efluvio del agua dulce o el de la salada; pero también es tierra de temblores, ya que el rugir de los cráteres y la ambición de los hombres no acaban de dejarla asentar.

Agua dulce para unir las saladas



Si para unir las dos orillas, atlántica y pacífica, en Panamá fue decisiva la construcción del lago Gatún, en su momento el más grande del mundo, en el caso de Nicaragua el lago Cocibolca fue fundamental para la existencia de un paso transistmico que compitiese con el panameño desde tiempos de la conquista.

A comienzos del siglo XVI, entre los proyectos del emperador Carlos V figuraba la búsqueda de una conexión entre el mar del Norte y el del Sur, nombres con los que se conocían entonces los océanos. Los conquistadores españoles

tuvieron noticia del desaguadero: el río San Juan, que fluía hacia el Atlántico desde un gran lago próximo a otro mar, el Pacífico, separado del lago por el istmo de Rivas, de tan sólo 20 kilómetros de ancho. Con lo que nació la ambición de su encuentro, marcando hasta nuestros días la historia del país centroamericano. Primero fueron los ingenieros españoles, movidos por la necesidad de transbordar hombres y mercancías a través de los istmos de Panamá, Tehuantepec y Nicaragua, quienes soñaron con un canal navegable de mar a mar: el cronista López de Gómara, en su *Historia General de las Indias*, dice que si las montañas cierran el paso, España cuenta con brazos para partirlas, lo que, como en el caso de los técnicos, quedó en puras palabras; si bien, sin picos ni palas, en 1513 Balboa por tierra y en 1520 Magallanes por mar abrieron caminos para llegar al Nuevo Océano, al que muchos comenzaron a arribar por tierras y aguas nicaragüenses, convirtiendo esta zona en lugar codiciado de piratas, corsarios y potencias rivales, entre las que Inglaterra no fue precisamente una excepción, ya que incluso, en 1780, el entonces capitán Nelson remontó el río San Juan cuando formaba parte de la expedición británica cuyo objetivo era tomar posesión del camino directo de la costa al lago de Nicaragua.

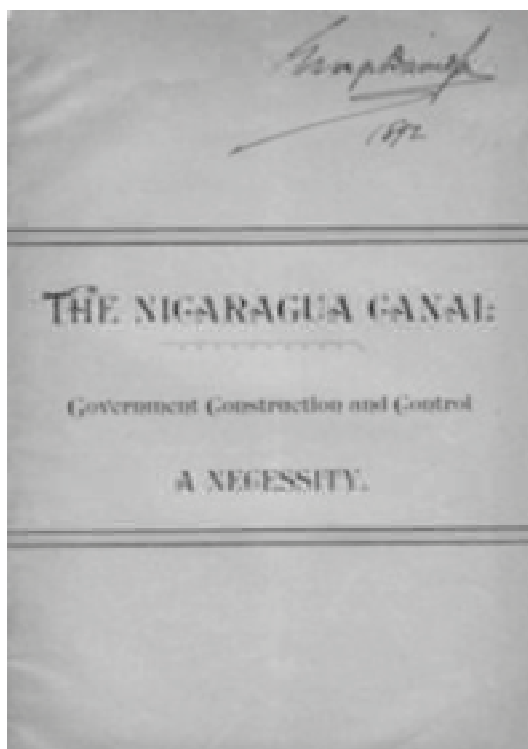
Alexander Humboldt puso de actualidad esta ruta, cuando viajó durante los años 1799 a 1804 por varios países hispanoamericanos, llegando a la conclusión de que el istmo de Nicaragua y el del Darién eran los más propicios para la construcción de un canal de gran tamaño; pero el interés por la obra creció

cuando en 1848 se descubrió oro en California. No obstante, varios empresarios entraron a competir en el transporte de pasajeros entre Nueva York y San Francisco a través de Centroamérica, decantándose muy pronto por las de Panamá y Nicaragua como mejores alternativas a la travesía por tierra de los Estados Unidos o el viaje por mar doblando el cabo de Hornos.

Atravesando mares, ríos y tierras

Aun cuando la gran mayoría de viajeros que llegaron a California entre 1849 y 1850 lo hicieron por la vía de Panamá o de Hornos, hubo otros que, deseando ahorrarse tiempo y dinero, se decidieron por la de Nicaragua, en la que tenían que remontar el río San Juan, atravesar el lago de Nicaragua hasta el puerto lacustre de Granada, y de aquí por tierra alcanzar el puerto de El Realejo en el Pacífico. Debido a los limitados medios de transporte existentes para cruzar el territorio nicaragüense, a su larga duración y a la incertidumbre de conseguir conexiones adecuadas para embarcarse rumbo a California, en un principio la ruta no tuvo mucho éxito. No obstante, los navieros se esforzaron en resaltar las bondades del clima y los menores costes y, a pesar de los inconvenientes del viaje, la belleza de la floresta tropical cautivó a los viajeros.

Cornelius Vanderbilt, condeño y capitán de la embarcación más grande de la bahía de Nueva York y hombre de incansable energía, ansiaba coronar su carrera con una hazaña de repercusión mundial, y aprovechando estudios y experiencias francesas e inglesas consiguió firmar en 1849 un contrato con el Gobierno nicaragüense, para abrir el tránsito a través de aquel país, para lo que mandó la construcción de dos vaporcitos de poco calado, para que pudiesen remontar el río y el lago, así como un vapor oceánico, con lo que el viaje total





duraría seis días menos que por Panamá. El 14 de julio de 1851, con 100 pasajeros y Vanderbilt a bordo, zarpó el *Prometheus* de Nueva York, con lo que quedó inaugurada la ruta del tránsito que, prácticamente, monopolizó el americano, que en paralelo se había garantizado derechos exclusivos y privilegios para la construcción de un canal, lo que dio origen a diversos estudios y proyectos que fueron abandonados por falta de recursos. En 1855 la ruta por Nicaragua ya competía con la de Panamá. Sus vapores arribaban y zarpaban con regularidad, confortables diligencias rodaban entre los caminos por tierra que completaban el tránsito. La invasión del país por el filibustero William Walker dio al traste con la Compañía Accesoría del Tránsito, que acabó definitivamente sus operaciones en 1868.

En paralelo, y como alternativa a la idea de crear un canal, surgió el proyecto de construcción de un ferrocarril que uniera las orillas de los dos océanos. Se inició su construcción en 1877, y supuso el más grande y promisorio símbolo de progreso para la nación, que llegó a su máximo esplendor en 1907, coincidiendo con el regreso de Rubén Darío a su tierra natal.

Panamá 2, Nicaragua 0

En 1885, Menocal, ingeniero director de la Compañía del Canal de Nicaragua, recibió el encargo de revisar los proyectos existentes a fin de emprender las obras de un canal de 28 pies de profundidad, con un coste de sesenta millones de dólares, para lo que una legión de ingenieros americanos estuvo

haciendo, hasta 1892, un proyecto que se caracterizaba por la construcción de dos represas que harían subir 60 pies la superficie del río San Juan, haciendo refluir sus aguas y las del río San Carlos en los dos valles adyacentes, que quedarían convertidos en lagos y servirían así de continuación al mismo lago de Nicaragua. En la entrada atlántica se construirían tres esclusas, y la masa montañosa oriental sería taladrada en una extensión de tres millas, construyéndose otras tres esclusas en la parte del Pacífico. El coste estimado de las obras era similar al del recién construido canal de Suez.

Entretanto, ante el éxito obtenido con su magna obra en Egipto, Ferdinand de Lesseps fundó en 1878 la *Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panamá*, que consolidó una concesión del Gobierno colombiano. Las

obras comenzaron en 1881, pero los desfases presupuestarios, el descontrol existente y el desconocimiento de las vías de propagación de enfermedades tropicales, como la malaria y la fiebre amarilla, que ocasionaron altas cotas de mortalidad y morbilidad, constituyeron grandes obstáculos, lo que provocó degenerara en un fiasco financiero: la Compañía fue liquidada en 1889. Ya se había iniciado la competición entre ambos proyectos de vía acuática. La primera partida la ganó Panamá durante el desarrollo del *Congrés International d'Etudes du Canal Interoceanique*, celebrado a instancias de Lesseps en París, en el que se habían barajado las dos opciones. La segunda y definitiva, como vamos a ver, la ganaron también los panameños.

En los primeros lustros del siglo XIX se acuñaron ideas que servirían de guía en la política internacional norteamericana. Entre éstas destacaba el llamado «Destino Manifiesto», afirmando que Estados Unidos estaba destinado a controlar el continente. Algo muy asumido por Teodoro Roosevelt que,



Teodoro Roosevelt.



defensores y detractores, pero alrededor del nicaragüense se había creado el fantasma de los volcanes y la sismicidad de su suelo, lo que fue decisivo para que fuese desestimado. El detonante fue un sello de correos de este país que



desde el principio de su presidencia, tuvo la idea de construir un canal por América Central que rivalizase con el de Suez: «No hay ninguna otra obra material de gran envergadura entre las que nos faltan por hacer, con mayor significado y trascendencia para el pueblo de Estados Unidos», declaró en su primer mensaje al Congreso. Y enseguida puso a su Gobierno y colaboradores a trabajar sobre el proyecto alternativo de Nicaragua o Panamá. Ambos contaban con

Los nicaragüenses siguen soñando con su canal

En 1898 Estados Unidos desplaza a España de Cuba y Puerto Rico; con la independencia de Panamá respecto de Colombia, propiciada por los

norteamericanos en 1903, y culminado el control de este país con la apertura a la navegación del Canal en 1914, a la gran nación norteamericana sólo le quedaba un fleco para el dominio absoluto del Caribe: Nicaragua. Lo que consiguió ese mismo año, volviendo la oración por pasiva, al garantizarse mediante la firma de un tratado entre ambas repúblicas, conocido con el nombre de sus signatarios, «Chamorro y Bryan», por el que los nicaragüenses otorgaron a Estados Unidos una concesión, por 99 años, para la construcción del canal interoceánico proyectado, a cambio de tres millones de dólares. El objetivo del convenio no era en realidad la construcción de la vía marítima, sino bloquear cualquier empresa que pusiese en peligro la importante inversión llevada a cabo en Panamá.



Augusto César Sandino.

El tratado supuso que se izase una bandera, mediante la que se aireó el sentimiento antinorteamericano de una parte del pueblo nicaragüense, cuyo principal abanderado fue Augusto César Sandino que, a través de su Manifiesto pronunciado el 1 de julio de 1927, durante su lucha armada con los yanquis, la colocó en lo más alto del mástil de sus reivindicaciones. Pasando a formar parte del ideario del movimiento sandinista en su campaña contra la saga de los Somoza.

Entre los ambiciosos proyectos del multimillonario Howard Hughes, estaba la construcción de un oleoducto por el territorio de Nicaragua, que atravesara del Atlántico al Pacífico: lo que quedaba bloqueado por la existencia del pacto firmado por ambos países, por lo que, en 1971, Anastasio Somoza convino con los Estados Unidos su derogación. El terremoto que asoló Managua en 1972 y la escalada de violencia de los sandinistas por descabargar a la dinastía, que había manejado el país como una finca de su propiedad, culminada el 19 de julio de 1979 con la huida del general Somoza a Miami, paralizaron el proyecto, que fue definitivamente enterrado con el ascenso de Ronald



Canal de Panamá.

Reagan a la presidencia y su consiguiente apoyo inmediato a los contrarrevolucionarios, lo que mantuvo al país en guerra durante la década de los ochenta.

En los últimos años, debido al incremento del tráfico marítimo y a las mayores dimensiones de los buques, se ha recrudecido la necesidad de ampliar la vía panameña con la construcción de una tercera esclusa. Proyecto que el Gobierno de dicha nación, a cuyo poder ha revertido la propiedad total del canal y su zona de influencia, tiene muy avanzado. Se baraja una inversión de 5.000 millones de dólares, a financiar con el incremento de los derechos de peaje; y una fecha de terminación fijada para 2014, coincidiendo

con el centenario de la apertura de la ruta canalera.

Desligado Estados Unidos desde el año 2000 de la administración y explotación de la misma, no se tiene una idea clara de su posicionamiento ante este proyecto, si bien se tienen noticias de que está muy atento a todas las alternativas existentes: tanto sobre ésta como de la propuesta colombiana para unir los océanos a través de la ruta de los ríos Atrato-Truandó, en la región selvática del Chocó, que parece haber caído en el limbo por la falta de apoyo político. Pero la que ha puesto en guardia a las autoridades panameñas ha sido, nuevamente, la alternativa nicaragüense. O mejor dicho las alternativas nicaragüenses —en las que Honduras y Costa Rica no quieren quedar fuera—, ya que se barajan: la apertura de un canal seco para el transporte de contenedores; la idea de un polducto esbozada por un grupo de empresarios venezolanos, y el canal interoceánico, proyecto en el que están muy interesados empresarios chinos, y que el hoy principal partido de la oposición de Nicaragua, el Frente Sandinista, parece va a empujar con fuerza en caso de recuperar el poder, para lo que está buscando respaldo entre sus aliados tradicionales. En el momento de redactar estas líneas, Daniel Ortega se encuentra en Trípoli, y Edwin Castro, diputado sandinista y jefe de esa bancada en la Asamblea Nacional, ha dicho públicamente que Libia podía apoyar a Nicaragua para la

construcción de un canal interoceánico: «Yo creo —ha añadido el legislador— que este canal debe ser propiedad de la Humanidad, con financiamiento de los Estados Unidos, Unión Europea y, por qué no, de Libia, China, Japón... un canal que sea hecho para la paz y para la unidad de los pueblos».

Aparecen nuevos nombres en escena que nada tuvieron que ver en la larga película rodada hace más de cien años, como el de la Unión Europea, que hoy es la segunda potencia en el comercio mundial; Libia, que ha enterrado el hacha de guerra con los americanos; China, que camina imparable a ocupar un lugar de primera línea como superpotencia; Japón, que es uno de los principales usuarios del canal existente; Costa Rica, que comparte fronteras con Nicaragua a lo largo del río San Juan, u Honduras, que no quiere quedar fuera de un canal seco que pasase por su territorio; y, sobre todo, Panamá, dispuesto a dar el do de pecho con la construcción del tercer juego de esclusas y la potenciación del ferrocarril transístmico como herramienta complementaria del tránsito de contenedores; y no dejemos atrás a Estados Unidos, para el que el tema representa el pasillo por el que mejor pasar de un confín a otro de su territorio.

El asunto de la ampliación de los pasos actuales y las alternativas que se plantean revisten tintes económicos, de estrategia militar y política de enorme envergadura. Hay muchos intereses en juego, y ahora, como ocurrió antaño, la solución no está en un simple sello de correos. Pero Nicaragua mantiene la esperanza de llevarse el gato a sus aguas, lo que supondría su salida definitiva del grave subdesarrollo en que está sumida.

direccion@letrasdelmar.com

