

DRd | Desenvolvimento Regional em debate

Revista eletrônica do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional da Universidade do Contestado

EL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA: UNA GEOPOLÍTICA CON HISTORIA

*Alfredo Argentino César Dachary¹
Stella Maris Arnaiz Burne²*

RESUMEN

Este artículo analiza la situación excepcional creada a partir de una conjunción entre un fallo internacional que cambia el conflicto histórico colombo - nicaragüense a favor de este último, que termina alentando la promoción y concesión de un canal interoceánico del Caribe al Pacífico en territorio nicaragüense, por una empresa china asentada en Hong Kong. A esto se le suma una situación de hegemonía en decadencia por parte de Estados Unidos y el auge de China y su nuevo papel en la zona de seguridad estratégica norteamericana. Esto ha detonado una serie de proyectos alternativos que hasta el momento suman cinco: en Nicaragua, Honduras, Guatemala, México y la propia Colombia. Así mismo, se hace una revisión de los diferentes conflictos y enfrentamientos que se han dado en el Caribe, lugar de encuentro de viejos imperios y jóvenes países, en su lucha por el control de sus recursos naturales.

Palabras clave: Canal interoceánico. Geopolítica. Centroamérica. Recursos naturales.

THE INTER-OCEANIC CANAL OF NICARAGUA: A GEOPOLITICAL WITH A HISTORY

ABSTRACT

This article discusses the exceptional situation created from a combination between an international ruling that changes the historical conflict Colombo - Nicaraguan favor of the latter, which only encourages the promotion and granting of a canal from the Caribbean to the Pacific in Nicaragua, for a Chinese company based in Hong Kong. To this is added a state of declining hegemony by the United States and the rise of China and its new role in the U.S. strategic security. This has triggered a number of alternative projects so far have been five: in Nicaragua, Honduras, Guatemala, Mexico and Colombia itself. Likewise, we review the various conflicts and confrontations that have occurred in the Caribbean, a meeting of old empires and young countries in their struggle for control of its natural resources.

Keywords: Canal. Geopolitical. Central America. Natural resources.

¹Doctor en Ciencias Sociales. Profesor Investigador Titular C. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. nivel II. Universidad de Guadalajara. México. E-mail: adachary7@hotmail.com

²Doctora en Antropología. Profesora Investigadora Titular C. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel II. Universidad de Guadalajara. México. E-mail: stellaarnaiz@hotmail.com

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Cuando el presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, hace el anuncio de la firma de un convenio, con la empresa HK Nicaragua Canal Development Investment Company con sede en Hong - Kong, China de la concesión por 100 años para construcción y operación del canal interoceánico, éste generó un cúmulo de opiniones contradictorias.

Hay tres tipos de reacciones que inicialmente han dominado la prensa en estos meses y que expresan, en parte, las fuertes reacciones al anuncio de gobiernos y partidos políticos afines y contrarios a la idea del nuevo canal interoceánico.

La primera reacción es de Colombia, porque hace menos de un año perdió un laudo arbitral ante la Suprema Corte Internacional de La Haya, por el que se le redujo el mar nacional, en la vasta zona que tiene como centro el archipiélago de San Andrés y Providencia, área marítima que hoy administra Nicaragua y que será la zona por donde se accederá al canal en forma más directa desde el mar Caribe (EL PAÍS, 2013).

El conflicto colombo - nicaragüense lleva más de un siglo y es herencia de los problemas coloniales y del papel que jugó la geopolítica de Estados Unidos para compensar a Colombia cuando, a comienzos del siglo XX, le arrebató la zona sur del istmo centroamericano, para formar un país: Panamá, región donde quedó la zona para terminar de construir el canal interoceánico que ya había sido comenzado por los franceses.

Esa situación es parte del conflicto actual por las islas y mar territorial en las amplias costas del Caribe continental y allí el centro de la disputa que sostienen Colombia con Nicaragua y que se repite en la mayoría de los países centroamericanos por problemas de límites marítimos en un mar geopolíticamente importante por ser la zona natural para la construcción de los canales para cruzar al Pacífico.

La segunda es la respuesta inicialmente de rechazo por parte de Costa Rica, la cual es un aliado de Colombia y afín ideológico, que históricamente ha tenido conflictos con Nicaragua y mucho más cuando el Sandinismo llegó al poder. El manejo de la cuenca del río San Juan ha sido un tema de conflicto grave en el 2011 - 2012 (MALAMUD; ENCINA, 2011).

Hoy, Costa Rica está reduciendo su reacción, ya que ésta se centrará en la cuestión ambiental, como la mayoría de los ecologistas, que ven en el canal una gran amenaza para el gran lago de Nicaragua.

La tercera es la reacción de Estados Unidos, que considera a esta región su zona de influencia y perímetro de seguridad, el cual estará en menos de cinco años con una presencia triple de inversiones en canales secos y marítimos en Centroamérica, como cabeza de playa, para seguir en la industria petrolera y creación de nueva infraestructura en esa región estratégica.

Davis Franco, analista sénior de Latinoamérica de Maplecroft, empresa líder en análisis de riesgo, investigación y de previsión estratégica y que cuenta con una cartera sin precedentes de los índices de riesgo, mapas interactivos, análisis de riesgo país, fue quien ha planteado las amenazas geopolíticas del canal. En el informe que elaboró para medir el índice

de riesgo de su construcción y su incidencia sostiene: “[...] desde una perspectiva geopolítica un segundo canal podría redundar en una mayor erosión del poder de Estados Unidos en Centroamérica, en especial, si el gobierno chino interviene en una etapa posterior para financiar y operar el canal [...]” (CONAN, 2013).

Este informe y otros de los países aliados a Estados Unidos remplazaron la definición de ese país sobre el futuro canal, pero impidieron que empresas estadounidenses hayan planteado integrarse en los estudios y la construcción del canal.

En este panorama inicial falta la opinión del pueblo de Nicaragua que está dividido desde hace años, por los que están con Ortega y su grupo y los opositores, aunque estos últimos en este tema son los más duros, porque saben que de darse el canal, Ortega consolidaría por muchos años su poder y control en Nicaragua.

Pero el tema del canal es tan antiguo como el estado nicaragüense y el conflicto por un paso con Estados Unidos tiene una larga y negra experiencia que debió sufrir el pueblo nicaragüense, por lo que partiremos del análisis histórico de la región y su valor estratégico al fenómeno actual que implica la construcción del canal interoceánico.

Este artículo combina dos metodologías, una primera de base histórica que fue la que realizamos para concluir la investigación sobre esta región del Caribe continental occidental y que se presentó en un libro titulado “Geopolítica, recursos naturales y turismo. Una historia del Caribe mexicano” (2009) y una segunda que es la parte actual a la que se aplica un análisis de coyuntura en el marco de la geopolítica regional, que ha dominado la región durante el siglo XX y que deja varios conflictos vigentes en el XXI.

EL CARIBE, UNA ZONA DE CONFLICTOS COLONIALES E IMPERIALES

El término Caribe, para designar al mar que queda entre Centroamérica y el arco insular de Las Antillas, se ha ubicado en 1492, en el diario de Cristóbal Colón, que identificó caribes como caníbales, lo cual ratificó en su segundo viaje, identificándolos como los habitantes de Las Antillas menores (GAZTAMBIDE, 2003).

Pero en estos cinco siglos se han construido muchas definiciones diferentes sobre el Caribe, su gente, pueblos y regiones, que van desde las restringidas que parten de la unidad de colonización. Así es posible hablar del Caribe inglés, el holandés, el francés y el hispano. Éstas se han mantenido y consolidado a partir de la unidad cultural y lingüística como fruto de lo que se define como el neocolonialismo.

Una definición más amplia es la geográfica, que define a la región a partir de los territorios insulares y continentales bañados por el mar Caribe; así entraría por México el Estado de Quintana Roo o la costa Caribe costarricense en lugar de todo el país (DEMBICZ, 1979).

Hay una formulación de esta vasta región que se ha utilizado en la geopolítica regional y que se construyó desde la perspectiva histórica que incluye, las costa norte de Guyana, Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua y Honduras, y junto a ella todo el Caribe insular, las grandes y las pequeñas Antillas (VELOZ, 1991).

Esta perspectiva amplia de la cuenca fue fundamental al final del siglo XX, cuando se entró a definir los límites reales de la zona, a fin de aplicar políticas de desarrollo sostenible para proteger al medio ambiente y al turismo, ya que ésta es una concepción estrictamente geográfica, que pasa por alto los límites políticos de los Estados, que son acuerdos administrativos y no corresponden a las realidades de los grandes ecosistemas (AEC, 1998).

La división del Caribe continental en occidental u oriental está basada en un criterio geográfico, al cual reforzaremos con sustentos históricos. El actual Panamá divide al Caribe continental en dos regiones: hacia el sur, el Caribe continental oriental (Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam y Guyana Francesa y hacia el norte, el occidental (Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Honduras, Guatemala, Belice y México).

CINCO SIGLOS DE CONFLICTOS Y ENFRENTAMIENTOS EN EL CARIBE

El Caribe es un mar que forma parte del océano el Atlántico, pero está separado de él por las islas y entre ellas existen doce pasos, que son puertas que históricamente han controlado diferentes potencias y así el Caribe aparece como un mar interior. De allí la importancia de las islas y archipiélagos más remotos, como lugares geopolíticamente importantes.

Antes del descubrimiento y conquista de América, para la Europa Atlántica u Occidental, el mar más importante era el Mediterráneo, pero desde la época de la conquista hasta fines del siglo XX fue remplazado por el océano Atlántico, que era el que centralizaba el tráfico marítimo entre ambos continentes. Esta situación ha cambiado y hoy el océano con la centralidad económica mayor es el Pacífico, lo cual le da cada vez más importancia a su canal o los pasos que naturalmente tiene, pero éstos están en los extremos del continente americano, lo que los hace poco operativos para la navegación mundial. De allí la importancia que en el siglo XXI tienen las opciones de aumentar la capacidad de vías alternativas con un nuevo canal interoceánico.

Cuadro 1 - Pasos del Mar Caribe con el Atlántico y el Golfo

Nombre del paso, estrecho o canal	Ancho máximo (Km.)	Control actual. Siglo XXI
Estrecho de La Florida	152	Estados Unidos – Cuba
Canal de Yucatán	195	México – Cuba
Paso de los Vientos	83	Cuba - Haití - Estados Unidos
Canal de la Mona	61	República Dominicana – Estados Unidos a nombre de Puerto Rico
Pasaje de las Vírgenes	15	
Canal de Anegada	89	Islas Vírgenes
Canal de Guadalupe	52	
Canal de Dominica	30	
Canal de Martinico	41	
Canal de Santa Lucía	32	
Canal de San Vicente	43	
Paso de los Galeones	125	

Fuente: Instituto Nacional de Geografía. Atlas Regional del Caribe, 1979, Cuba.

A estos doce pasos o canales se le sumaba hasta el siglo XIX, tres lugares donde se realizaban pasos de pasajeros y mercancías desde el Atlántico hacia el Pacífico:

- a. Istmo de Tehuantepec, México: con un ancho aproximado de 200 Km. Fue un paso importante y varias veces estuvo por construirse un canal, hoy se habla de un canal seco o sistema inter-modal.
- b. Paso por Nicaragua, a través del río San Juan y luego el lago de Managua hasta el Pacífico: fue un paso histórico y durante el auge del oro en California había un sistema de transporte organizado por el empresario norteamericano Vandervilt.
- c. El istmo de Panamá: fue un paso obligado de las riquezas que venían del sur por el Pacífico y, al final, el lugar seleccionado para hacer el primer canal interoceánico.

La historia del Caribe occidental y de gran parte de la cuenca se puede, a grandes rasgos, dividir en dos grandes etapas por un hecho que fungió de parte aguas y fue la toma de Jamaica por los ingleses, que desalojaron a los españoles que estaban desde el siglo XVI en esta isla. Con ello los ingleses logran cambiar la historia del Caribe colonial y comienzan a emerger nuevos intereses territoriales, que se dirigen por cuestiones geopolíticas hacia el Caribe continental.

A mitad del siglo XIX se iniciaría una nueva etapa, cuando Estados Unidos como potencia imperialista comienza a asumir el control de algunas islas y de esta región continental, obra que tendrá como corolario, la creación de un país: Panamá, el cual nace como una neocolonia y por ello Estados Unidos obtiene la concesión, el dominio y la operación del canal interoceánico construido en la primera década y media del siglo XX.

Desde Jamaica, los ingleses inician en la mitad del siglo XVII una nueva política que estaba destinada a competir con los españoles por el control de lo que se ha dado en llamar el Caribe continental occidental, punto fundamental para asegurar el control del futuro canal que uniría los dos grandes océanos, un tema que se venía hablando desde fines del siglo XVIII y que luego toma auge cuando se comienza a construir el canal de Suez.

La primera gran acción que se propusieron para hacer realidad el control de la región se inicia con el proyecto de fundar una República de la Mosquitia, en la actual Costa Atlántica de Nicaragua, idea que fue originalmente del pirata holandés Edward Mansvel, la que casualmente se “esfuma de sus manos tras su envenenamiento” en Jamaica, capital pirata de los ingleses en 1665 (MOTA, 1984).

Los ingleses asumieron el valor estratégico del proyecto y la necesidad de implementarlo y lo hicieron realidad, iniciando así una aventura de los británicos en el Caribe continental siempre semioculta, la cual ha sido definida en forma acertada como "British Informal Empire" (NAYLOR, 1989).

Los españoles tuvieron desde el comienzo una relación conflictiva con los pueblos originarios, lo cual generó un rechazo a ellos que sobrevivió muchos siglos y que fue aprovechado por los piratas ingleses y holandeses, quienes fueron los primeros en entablar amistad y relaciones de trueque con los indígenas, especialmente con los misquitos.

Esto generó un conflicto regional ya que los misquitos, equipados por los piratas ingleses con armas de fuego, se transformaron en poco tiempo en los dominadores de todas las regiones circunvecinas, desde el actual Panamá al sur hasta Honduras al norte (JENKIS, 1986).

En esa época se comienza a dar un nuevo proceso de mestizaje a partir de 1641, cuando en Cayo Mosquito, en la actual Nicaragua, naufraga un barco negrero portugués, dejando en libertad a cientos de esclavos de origen africano, y la otra fuente de mestizaje la dio la Providence Island Company, que ocupó en la segunda década del siglo XVII la actual isla de Providencia o Santa Catalina para los españoles, y que en sus pocos años de existencia como empresa llegó a tener más de cuatrocientos esclavos de origen africano.

Parte de ellos fueron llevados a la zona continental para trabajar en la explotación forestal y allí finalmente la mayoría fueron abandonados y otros huyeron y para sobrevivir se unieron a los misquitos que incrementan su población, lo cual ayudó a mantener el dominio de las tierras conquistadas.

La explotación forestal de maderas preciosas fue la principal riqueza para los primeros europeos, pero al final del siglo XVII, esta explotación comienza a ser reemplazada por el palo de tinte, que se había transformado en un importante producto para la ascendente industria textil de Europa, en pleno auge con la incipiente revolución industrial.

Al finalizar el siglo XVII, los ingleses no sólo controlaban la Mosquitia y la navegación en el Caribe occidental, sino que también habían extendido su presencia al Golfo de México, a la Laguna de Términos en el actual estado mexicano de Campeche. La explotación de palo de tinte viene desde mediados del siglo XVI, fue recién un siglo y medio después cuando se logró consolidar esta región peninsular como región exportadora (CONTRERAS, 1990).

Ante el valor que toma el palo de tinte, los ingleses intentan diferentes estrategias pero son expulsados de la península de Yucatán, por lo que deben volver al Caribe y se ubicaron en los cayos que rodeaban la bocana del río Belice, aproximadamente setenta millas al sur de Bacalar, y este hecho es tomado por algunos autores como el origen de la actual nación beliceña.

En el Honduras Almanac de 1826, la primera publicación histórica autorizada sobre esta colonia británica, designa el año de 1650 como el origen de estos asentamientos, lo cual es refutado por la misma publicación, en 1829, donde se designa al año de 1638 como el de la fundación de la colonia de British Honduras (BURDON, 1931).

A mediados del siglo XVIII, los asentamientos ingleses en las costas de la Mosquitia y Belice eran verdaderos enclaves forestales orientados a la explotación del palo de tinte, maderas preciosas y la cosecha de la zarzapilla.

La Mosquitia, región que comprendía desde Cabo Honduras cerca de Trujillo hasta el río Matina, en la actual Costa Rica, recibe este nombre alrededor de la primera mitad del siglo XVII, ya que sus denominaciones anteriores eran las de Cariari, Veragua y luego Tegucigalpa y Tologalpa, y éste se origina en la cayería cercana a la costa actual de Nicaragua, conocida como Mosquitos Keys (CALDERÓN, 1944).

Los conflictos con los asentamientos ingleses en la zona del río Belice seguirán teniendo una dinámica de enfrentamiento permanente, más a partir de la Guerra de los Siete Años hasta 1763, cuando se firma el Tratado de Paz de París, en el que los ingleses logran, a cambio de entregar La Habana y Manila a los españoles, el libre derecho para explotar el palo de tinte en la región comprendida entre el río Wallis (o Belice) y el New River, según el plano realizado por Zorrilla.

La política española, al igual que las relaciones entre ambas potencias coloniales, sigue siendo pendular, guerra - negociación, ataques - apertura comercial, lo cual generaba conflictos en las autoridades coloniales, ya que su accionar podía ser descalificado en cualquier momento, según cambiasen las relaciones entre las potencias.

Para 1770, los españoles, conscientes de su imposibilidad de ganar la guerra a la potencia colonial más importante de la época, comienzan a actuar acorde con los nuevos tiempos y liberan de cargas fiscales al palo de tinte; dos años después liquidan el ya obsoleto sistema de flotas, otorgando libertad de puertos a los comerciantes de sus colonias para poder comerciar con la metrópoli.

La Convención en Londres de 1786, que se realiza a solicitud de los ingleses, tenía por objetivo ampliar el territorio concesionado para el corte de palo de tinte, lográndose el mismo con un aumento de las tierras de explotación hasta el río Sibun o Javort, permitiéndoles también ocupar el Cayo Cocina o isla de San Jorge.

Los ingleses se comprometen, por su parte, a no dar armas a los misquitos y a recibir dos veces al año la visita del comisario español acompañado de un inglés para verificar el cumplimiento del acuerdo. Para ello, el gobierno español nombró a Enrique Grimarest y el inglés a Eduardo Marcos Despard, quienes en agosto de 1787 desempeñaron su misión y fijaron las mojoneras para señalar los límites convenidos.

Junto con la ampliación del territorio de los ingleses, éstos mandan a los establecimientos al primer superintendente, el coronel Marcos Despard. Los españoles, conscientes de la frágil situación, intentan repoblar la ribera del río Hondo, ya que los ingleses estaban contraviniendo el tratado al pasar hacia el lado que dependía de Bacalar para ampliar sus zonas de corte (ZORRILLA, 1984).

En 1802, luego de una corta guerra entre Inglaterra y España, se firma el Tratado de Amiens, por medio del cual Inglaterra se compromete a devolver los territorios ocupados o conquistados, pero a su vez España ratificaba la presencia de Inglaterra en la zona del Golfo de Honduras, aunque sin ceder la soberanía.

Es así como el proceso de poblamiento de este enclave inglés de la zona del río Belice se logra incrementar con el traslado de un importante contingente de población esclava de la costa Mosquitia, que debe ser un aporte fundamental dada la difícil situación en que estaban esos asentamientos alejados y en inhóspitas regiones.

Es así como, para los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX, la población de la futura colonia de British Honduras tiende a consolidarse y estabilizarse, dado que el peligro de las acciones punitivas del decadente imperio español había pasado su momento.

Durante el resto del siglo se siguen dando movimientos de población de origen africano en la zona, reforzados por Jamaica, lo cual va transformando sustancialmente a la población local con la presencia de estos nuevos grupos que incrementan la diversidad étnica de la región, en esta primera década del siglo XIX, período en que se da un auge de los establecimientos ingleses en la región, frente a la batalla por el control del paso de los océanos.

Entre 1795 y 1796 se produce la denominada Guerra Caribe contra los ingleses, alzamiento indígena ante las presiones y abusos de los ingleses en las Antillas menores, acción en la cual estos últimos logran derrotar al pueblo Garífuna, debilitado en sus defensas debido a una epidemia, lo cual les permite a los ingleses ampliar la frontera agrícola con estas tierras en la isla de San Vicente, que eran muy productivas (SHAW, 1991).

Los ingleses toman una decisión drástica con el objeto de alejar nuevas revueltas y mantener el dominio de las ricas tierras de la isla de San Vicente, expulsando a los garífunas a las islas de la Bahía, archipiélago que dependía de la Capitanía de Honduras y cuya isla mayor, Roatán, fue el lugar de desembarco, desde los galeones ingleses que los llevaban al exilio.

El pueblo garífuna, contra todas las predicciones, logra una buena relación con los españoles, lo que les permitió pasar al continente, a la actual costa de Honduras y la zona sur de Guatemala y Belice, lo cual termina equilibrando la situación en favor de los españoles, que no habían podido consolidarse ni siquiera en la costa del Golfo de Honduras ante los ataques permanentes de los ingleses y sus aliados misquitos.

La situación en el Golfo de Honduras era compleja, ya que desde el comienzo del siglo XVIII los ingleses invadieron la Capitanía de Honduras, en 1704 destruyen Lemoa, en 1710 se repite la incursión, en 1730 se ataca a Danlí y Olacho, y en 1742 se ocupa la isla de Roatán (YANKELEVICH, 1988).

Esta isla pasó de manos inglesas a españolas varias veces en ese siglo y el siguiente. Entre 1779 y 1782, se realiza el último y más importante esfuerzo español para desalojar a los ingleses de la costa Mosquita, el cual tiene un éxito relativo, pues pocos años más tarde los problemas internos de España debilitaron la ayuda a esta región que definitivamente pasa a control inglés para integrarse al utópico, pero existente, Reino de la Mosquitia.

EL PROYECTO INGLÉS EN EL CARIBE OCCIDENTAL

Desde mediados del siglo XVIII, los ingleses habían logrado triangular el Caribe continental occidental en base a las tres posesiones: el centro en Jamaica y los establecimientos coloniales en Mosquitia y Belice, por ello para 1775, el gobernador de Jamaica lo era también para las dos colonias en tierra firme.

La Mosquitia era, a diferencia de las posesiones en el Golfo de Honduras, una serie de pueblos dominados por reyes designados desde el siglo XVII por el gobierno inglés, aunque convivían con otros diferentes jefes indígenas o blancos. Por ejemplo, para las últimas tres décadas del siglo XVIII al sur del cabo Gracia de Dios un inglés llamado Britton y un grupo

de cansados corsarios mantenían una autocrática dictadura, en una sociedad que aún vivía del corzo (MOTA, 1984).

El primer rey que nombra Inglaterra para estas tierras fue Jeremy I, coronado en Jamaica en 1687, aunque otros consideran que el primero fue Old Man I, en 1663. Durante el siglo XVIII hubo varios reyes, como fue el caso de George I (1775 - 1776), que murió asesinado, le heredó George III que fue coronado en Belice en 1815 pero fue asesinado en 1824, siguiéndole en el orden sucesorio Robert I, coronado en Belice en 1825 y muerto en 1842, al que lo heredó George IV, en 1842, el cual por ser menor tenía un tutor inglés, Patrick Walter, el cual estuvo hasta el final del reino, en 1860, aunque siguió como jefe o príncipe.

En 1866 ascendió William, que gobernó hasta ser envenenado en 1879 y lo siguieron George VI (1879 - 1888), Jonathan (1889 - 1890) y Robert II (1891 - 1908). En 1894 menguó el poder de estos jefes ante la reincorporación de este territorio a la república de Nicaragua (ZUÑIGA, 1978).

Los motivos que llevan a Inglaterra a mantener su presencia en el Caribe occidental eran dos: el primero, la posibilidad de la explotación intensiva de la gran riqueza forestal existente que era utilizada en la industria y otras manufacturas en pleno auge de la revolución industrial; la segunda era el motivo geopolítico, la posibilidad de controlar el futuro del canal interoceánico.

Esta es la guía de la estrategia de consolidación británica de la primera mitad del siglo XVIII a la mitad del siglo XIX, primero con la continuidad de los reyes en la Mosquitia y un superintendente en la zona del actual Belice y luego con la llegada de refuerzos, tales como la introducción de la iglesia Morava, en la Mosquitia y la presencia del tristemente célebre cónsul Chatfield.

El Cónsul Chatfield fue el arquitecto de la desintegración centroamericana y quizás el diplomático con mayor presencia en lo que se dio en llamar el imperio informal, un desconocido para muchos, quizá porque representó lo más tenebroso de la diplomacia inglesa, pero fue el que logró que en 1845 se estableciera un Protectorado Británico sobre la Mosquitia.

A comienzos de los cuarenta en pleno auge expansivo de Estados Unidos, los británicos pretenden extender su control desde el reino de la Mosquitia hasta la actual Panamá, específicamente hasta la población de Boca del Toro, y en las costas de América del Sur hasta las bocas del Orinoco, lo que lleva a que Estados Unidos comience a considerar la actitud inglesa como un serio peligro de competencia en el futuro poder (SELSER, 1975).

Los ingleses habían llegado muy lejos y muy cerca de los límites de Estados Unidos, al lograr su mayor control y perspectiva de esta zona con el protectorado en la Mosquitia, de la isla de Roatán y el estallido de una guerra interna en Yucatán, de los mayas contra los mexicanos, que dejaba a toda la costa oriental de la Península bajo control maya - británico. Esta guerra, promovida y con el pleno apoyo inglés, será la base de la consolidación de la futura colonia de Belice frente a un México invadido en el norte y con un Yucatán en proceso de separación del país (ARNAIZ; CÉSAR, 2009).

En la primera mitad del siglo XIX, el Caribe continental será el escenario del enfrentamiento entre Estados Unidos e Inglaterra por el control de la zona para poder

construir un canal o paso interoceánico y el origen de esta disputa viene del siglo XVIII, cuando ambas comenzaron a ver la posibilidad del mismo.

En 1781 se había comisionado al ingeniero Manuel Galisteo para hacer un estudio sobre la posible canalización del istmo de Rivas y cuatro décadas después, en 1829, el gobierno de Nicaragua había suscrito con el general Vermeer, representante del rey de Holanda, un contrato de excavación para un canal, el cual nunca se pudo implementar.

En 1825, la República Centroamericana pide ayuda a Estados Unidos para construir un canal que atravesara Nicaragua y para ello firma un trato con un empresario de New York, pero esto pasa al olvido.

Morazán, en 1837, había mandado a hacer un plano a los ingenieros Baily y Batres, y seis años después el obispo de El Salvador había hecho gestiones para firmar un contrato de construcción con los franceses, primero, y los belgas, después, lo que llevó al cónsul inglés Chatfield a intentar un mayor reconocimiento de su gobierno al reino de la Mosquitia.

Los estadounidenses habían mandado a David White a realizar un estudio de factibilidad del futuro canal, mientras en Londres se publica la obra de Luís Bonaparte “Canal of Nicaragua”, pero la situación se complica a causa del descubrimiento de oro en California, en 1848, lo que obligaba a Estados Unidos a buscar un paso inmediato para el Pacífico.

DEL PRIMER SISTEMA DE TRASPORTE INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA AL NUEVO CANAL

Es así como Estados Unidos entra de lleno al conflicto con Inglaterra a partir de lograr un contrato de exclusividad, por medio de la Accessory Transit Company, para el transporte interoceánico a través del río San Juan, lo cual se logra y el nuevo sistema interoceánico se inicia con el vapor Prometheus en 1850 (JENKIS, 1986).

En 1849, Nicaragua otorga a la empresa Accessory Transit Company, propiedad de Cornelius Vanderbilt, el derecho a construir un canal el cual tendría una duración de 12 años, pero este empresario que ya trabajaba en el tránsito de personas por Nicaragua no sigue el proyecto por la gran inestabilidad política.

Hasta la inauguración del ferrocarril transoceánico en 1869, los estadounidenses debieron hacer un largo periplo para llegar a California por la vía de Nicaragua, controlada desde 1848 por el estadounidense Cornelius Vanderbilt; así entre 1848 y 1868, hicieron el viaje a California 68,000 pasajeros, de ida, y de regreso 57,000, lo cual muestra la importancia de esta aislada región (PÉREZ, 1985).

Este primer sistema de paso transoceánico, se había logrado a partir de una serie de alianzas por el líder del proyecto en Nueva York y que había integrado cuatro compañías controladas por él. La primera era la línea de vapores de Nueva York a San Juan del Norte, que llegaban dos veces al mes; allí se hacía un trasbordo a dos vapores chatos que irían de San Juan a Granada a través del río y lago de Nicaragua, y al terminar el recorrido se seguía por tierra de Granada al puerto de El Realejo, en carros tirados por mulas mientras se construía un ferrocarril.

En este puerto nicaragüense del Pacífico estaban los vapores marítimos de empresas de Estados Unidos que se encargaban del transporte hacia las Californias y otros puntos del Pacífico, donde estaba consolidando Estados Unidos su verdadera conquista del oeste.

Esta situación fundamental para el país del norte lo llevó a buscar una solución diplomática con los ingleses, frenando su apetito expansionista, a la vez que asumiendo el papel defensor de un nuevo orden republicano en América.

El Tratado Clayton - Bulwer firmado el 19 de abril de 1850, constaba de nueve artículos y en el mismo se pretende frenar el expansionismo inglés, lo cual se aprueba en principio; pero, a la hora de ratificarlo, los ingleses excluyen del mismo a sus actuales posiciones con lo que la situación vuelve a su estado inicial.

Días después de la firma del tratado, los ingleses toman una posición de fuerza y decretan a las islas de Roatán, Bonaca y Utila como colonias británicas bajo el nombre de Islas de la Bahía, lo que enfrentó una vez más a las dos potencias, situación que se agudiza al año siguiente cuando tropas británicas desembarcan en San Juan, dejando prácticamente anulado el tratado.

En 1852 se firma un nuevo tratado, el Webster - Crampton, por el cual se reconoce el dominio de los misquitos sobre sus tierras, aunque pertenezcan a Nicaragua; una vez más Londres había logrado convencer a Estados Unidos y así seguir manteniendo sus territorios ilegalmente ocupados.

Esta situación llevó a que el cónsul inglés en San Juan del Norte declarara a esta región una república, aunque un año después es devastada por el ataque de un barco de guerra de Estados Unidos, como represalia por el maltrato a ciudadanos de ese país por parte de las autoridades inglesas (GÓMEZ, 1915).

El último capítulo del conflicto entre las dos potencias se da cuando Inglaterra cede a las presiones de Estados Unidos, en 1856, cuando firma el tratado Dallas - Clarendon, por el cual los ingleses mantienen los territorios en el actual Belice y están obligados a retirarse de Roatán, San Juan del Norte y la costa Mosquitia.

Pero tras los acuerdos con Inglaterra aparece en escena William Walker, un aventurero originario del sur de Estados Unidos de América, cuya ambición era expandir las zonas de influencia de su país más allá de sus fronteras.

Dos años antes, en 1855, Walker había invadido la Península de Baja California y había creado la República de Baja California, ampliada hasta el actual estado mexicano de Sonora. Fue expulsado por las fuerzas mexicanas y enjuiciado en Estados Unidos, de donde salió absuelto, fortalecido y con la imagen de héroe que sus compatriotas le habían otorgado en correspondencia con el momento que se vivía en Estados Unidos en plena expansión imperial (BOSCH, 1983).

Este pirata moderno representaba los intereses de los plantadores y esclavistas del sur de su país, invade Nicaragua para participar en favor de los grupos políticos nicaragüenses, enemigos de la política nacionalista de Fruto Chamorro, y termina en el poder, logrando incluso el reconocimiento de su mismo país.

El fin de los conflictos con los ingleses se da en 1858, cuando el embajador William Gore Ouseley devuelve a Nicaragua el puerto de San Juan del Norte y firma un convenio en el que se reconoce la soberanía del país sobre la Mosquitia.

Como parte de la negociación se logró que el gobierno de Nicaragua pagaría 5,000 pesos anuales al gobierno de los misquitos y que esta región se mantenga como una reserva autónoma, problema que se ha incrementado durante el siglo XX y que fue el punto de partida para derrotar la revolución sandinista.

En 1861, los misquitos redactan una Constitución para su nueva reserva que les permite vivir hasta el fin de siglo con relativa autonomía, bajo el control económico de las grandes compañías inglesas y de Estados Unidos, que tenían intereses en la región.

Pero en 1872, el gobierno de Estados Unidos realiza un nuevo estudio sobre la construcción de un canal en Nicaragua, y pocos años después una compañía francesa comienza a construir el futuro canal de Panamá aunque al final fracasa.

En 1887 se crea una gran empresa estadounidense para construir el canal de Nicaragua, se inicia la construcción pero el proyecto se cae en 1893, pero en 1897 el presidente norteamericano William McKinley, nombra una comisión del canal de Nicaragua, que en veinte meses concluye un estudio y una ruta para el canal.

Todo concluye en 1904, cuando Estados Unidos compra a Francia los derechos para la construcción del canal y en 1914 inaugura el canal de Panamá y le paga a Nicaragua 3 millones de dólares por la opción que tenía para construir el canal, que seguía vigente (AP, 2013).

En 1928, el Congreso norteamericano autoriza un nuevo estudio de la ruta del canal en Nicaragua, que fue la última maniobra pública de ese país para hacer el canal ante la posesión de un derecho que se había ido prolongando.

En estos últimos años ha habido varias propuestas. En 1989, una comisión del gobierno para ver el tema; 1995, se plantea un canal seco con ferrocarril; 1999, Alemania analiza un proyecto de canal; en 2006, el gobierno de Nicaragua propone un canal de 280 km y dos años después el presidente ruso Medvédev propone que Rusia construya el canal y en 2012, el Congreso aprueba una ley para construir un canal a un costo de 30,000 millones de dólares.

EL ACTUAL PROYECTO DE CANAL

Ante la falta de un estudio actual, que está en marcha, partimos del elaborado por la Comisión del Gran Canal organizada por el gobierno de Nicaragua y que dio sus resultados en el 2006.

El proyecto fue inicialmente valorado en ese año (2006) en 18,000 millones de dólares y el actual está planteado en un valor de 40,000 millones. La extensión entre los dos mares es de 286 km, que incluyen 80 km dentro del lago de Nicaragua y pretende que pasen barcos de hasta 250,000 toneladas de peso muerto, o sea, mayor que el actual de Panamá.

El impacto de esta obra será monumental, pero se tiene en consideración el manejo controlado de los ecosistemas y se prevé restauración, preservación y desarrollo del medio ambiente, uno de los temas que mayor impacto tiene en el interior y al exterior del país, generalmente en la sociedad civil.

Uno de los temas centrales del canal es la viabilidad y oportunidad de la obra dado los elevados costes que significan y el estudio deja claro que existe la necesidad de un nuevo canal interoceánico acuático en las Américas, ya que por el Canal de Panamá pasan unos 200 millones de toneladas métricas (TM) anuales que es apenas el 2.9% de la carga marítima mundial (estimada en 6,961 millones y 10,529 millones de toneladas métricas (TM) para 2005 y 2019, respectivamente (GCIN, 2006).

La ampliación del canal de Panamá, para permitir el paso de buques de tamaño mediano, permitiría al GCIN captar unos 300 millones de TM en 2019 (año estimado de inicio de operaciones del Gran Canal), manteniendo su participación de 2.9% en la carga marítima mundial o aproximadamente un tercio de la demanda potencial estimada de 912 millones de TM, quedando una demanda insatisfecha significativa.

Los buques por encima del tamaño que permite el Canal de Panamá tienen mayores costos y muchos días más de navegación, ya que éstos se incrementan hasta 2 millones de dólares y el tiempo se aumenta hasta 36 días adicionales por viaje, según la ruta.

La construcción de buques, cada vez más grandes, que aquellos que podrían pasar por Panamá ampliado, requiere de una nueva vía de tránsito eficiente y eficaz entre los dos océanos para servir a una demanda en aumento y esto derivaría en que ambas vías, el canal de Panamá y el nuevo canal de Nicaragua, sean complementarios y no competitivos.

Otra de las grandes ventajas que tiene la orografía e hidrología nicaragüense es que existe el lago de Nicaragua en el centro de la ruta, el cual descarga por el río San Juan en el océano Atlántico (Caribe) 41.2 millones de metros cúbicos (m³) de agua por día y el río Escondido, al norte de la ruta, que drena en su inicio 33.7 millones de m³ diarios. Esto es fundamental ya que el gran canal requerirá para su operación 6.6 millones de m³ de agua por día, esto hace de Nicaragua la mejor opción en Centroamérica para construir un nuevo canal interoceánico (GCIN, 2006).

La existencia de un estudio detallado en 2006, año en que Daniel Ortega regresa a la presidencia de Nicaragua, no es un tema casual, ya existía un plan más allá de los Sandinistas de otros sectores de la sociedad nicaragüense, que habían integrado la Comisión de la Formulación del Proyecto de GCIN, por lo que la propuesta al Congreso de la ley para concesionarlo no es un hecho del momento, sino la síntesis de una coyuntura favorable con el fallo del Tribunal Internacional de La Haya.

En la década de los ochenta, durante el primer periodo presidencial de Daniel Ortega, emerge la posibilidad de que este proyecto se realizara, y la inquietud fue de Japón, país que entonces estaba interesado en encontrar una ruta alterna al Canal de Panamá. El embajador de Nicaragua en Japón, Jorge Huerdo, fue quien comunicó al gobierno nicaragüense sobre el interés de construir el canal.

Tiempo después, una delegación gubernamental viajó hasta Brasil para presentar el proyecto, pero por diversas causas éste no generó interés lo mismo que el libro “Gran Canal

de Nicaragua”, un estudio elaborado por un comité japonés compuesto por especialistas de toda índole, que planteaba usar la ruta del río San Juan.

Durante la presidencia de Arnoldo Alemán (1997 - 2002) se creó la primera Comisión encargada de elaborar los estudios necesarios para la construcción del canal, pero fue hasta el gobierno de Enrique Bolaños (2002 - 2007) cuando finalmente se realizaron los estudios de factibilidad y, tras cuatro años de análisis, la Comisión declara la viabilidad del proyecto.

En el 2006, la Comisión de Trabajo del Gran Canal, creada por Decreto Presidencial en diciembre de 1999 y renovada y estructurada mediante dos decretos, en 2002 y 2006, presentó en este último año el perfil del proyecto. Integraban la misma: Jaime Incer, Bert Bradford, Mario Alonso, Dionisio Marengo, Frank Arana, Samuel Santos, Emilio Solís Bermúdez y Cristóbal Sequeira, además de varios expertos (Córdoba, 2012)

En el estudio del canal de Nicaragua, las características de éste, comparándolo con el canal de Panamá con su actual ampliación y el canal de Suez, son las del Cuadro 2.

Cuadro 2 - Datos sobre el canal de Nicaragua

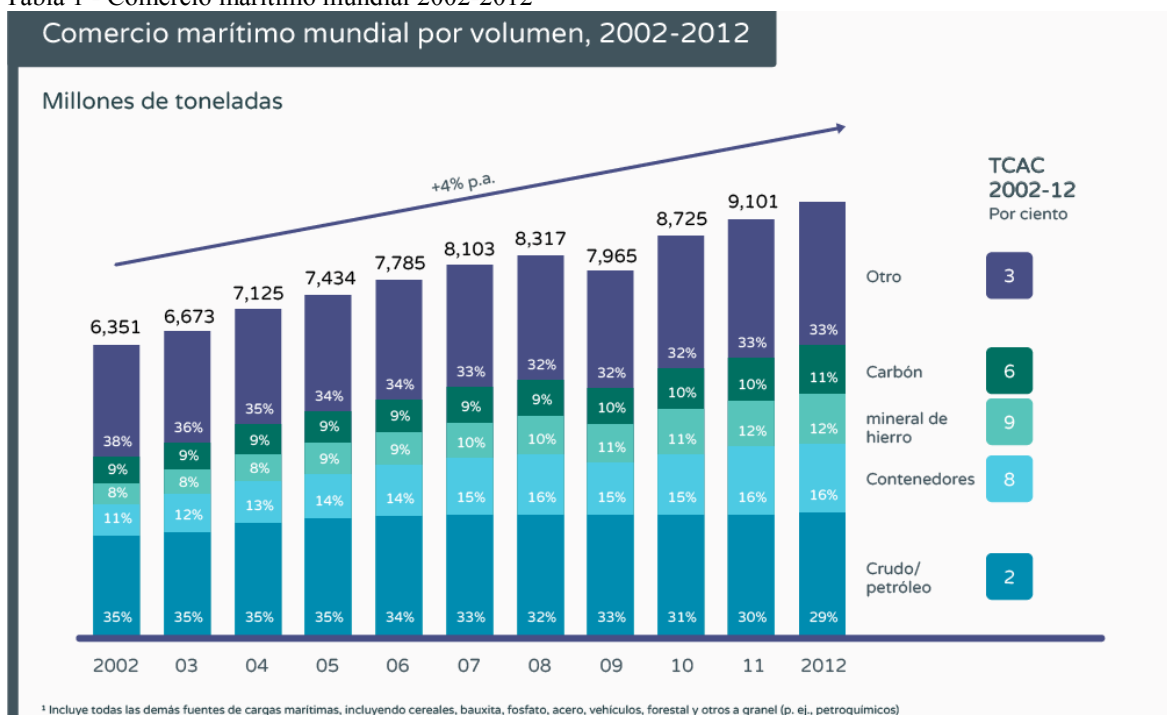
Características	Panamá*	Suez	Nicaragua
Canal (profundidad)	13,8 mts.	21 mts.	22 mts.
Canal (longitud)	80 km	195 km	286 km
Buques (capacidad)	120-130,000 dwt**	200,000 dwt.	250,000 dwt.
Buques (calado)	12,3 mts.	19 mts.	20 mts.
Esclusas (largo)	427 mts.	Sin esclusas	466mts.
Esclusas (ancho)	55mts.	300-350 mts.	64 mts.

*Ampliado; ** dwt = Tonelaje peso muerto

Fuente: Comisión de trabajo del Gran Canal. GCIN. 2006.

El auge del transporte marítimo derivado de un comercio mundial que crece de forma acelerada, y aunque ha tenido caídas como en el 2009, ha saturado la capacidad del canal de Panamá, aunque este medio ya está a punto de concluir sus ampliaciones, éstas están limitadas como vemos en el cuadro anterior.

Tabla 1 - Comercio marítimo mundial 2002-2012



Fuente: Organización Mundial de Comercio, 2013

El comercio mundial ha crecido entre el 2002 y 2012 en forma gradual pero constante salvo el año de mayor fuerza de la crisis en el 2009, y esta tendencia le garantiza al nuevo canal un mercado cautivo, ya que es la vía más corta de un océano a otro, en momentos en que el Pacífico se ha transformado en el “mare nostrum” del siglo XXI por obra de China y los tigres asiáticos, incluido también Japón.

En las últimas cuatro décadas, el tráfico marítimo mundial aumentó a una tasa media de 3% anual pasando de 2,600 millones de toneladas en 1970 a 8,400 en el 2010; en el 2011 la tasa aumentó a un 4% hasta llegar a 8,700 millones de toneladas.

Las materias primas siguen dominando la estructura del comercio marítimo. En 2011, la carga transportada en buques tanque representó aproximadamente un tercio del tonelaje global y la otra que es la “carga seca” incluida la que va en contenedores representó el 40%; lo restante, el 28% fueron las cargas a granel. China representó, por sí sola, dos tercios de la importación de mineral de hierro (UNCTAD, 2013).

A nivel interno en Nicaragua, el estudio de la Comisión plantea que éste aceleraría el crecimiento económico, incrementando el Producto Interno Bruto (PIB) y el PIB per-cápita en casi dos veces comparado con proyecciones optimistas de una situación sin canal y generando importantes inversiones adicionales, que acompañen este desarrollo.

La construcción y operación del canal, aislándola de los otros impactos que tendría el proyecto en la economía, llevaría al PIB de 4,900 millones de dólares en 2005 a unos 20,800 millones de dólares en 2025, en comparación con 11,800 millones de dólares que en forma optimista para ese mismo año sin el canal. El ingreso per-cápita de los nicaragüenses se incrementaría de 857 a 2,258 dólares en ese mismo período, comparado a 1,285 dólares que en forma optimista sin el gran canal, todo en precios del 2006. Esto significaría tener un

crecimiento anual promedio del PIB de aproximadamente el 9%, bajo el supuesto que la economía sin canal creciera 4.5% por año, además de los beneficios fiscales, financieros y de balanza de pagos esperados.

El proyecto crearía empleos en forma significativa y permanente (se estiman unos 40,000 nuevos empleos directos durante la construcción y 20,000 durante la operación, más unos 120,000 empleos indirectos), contribuyendo a mejorar el nivel de vida de los nicaragüenses. Habría mayor necesidad de capital humano calificado, lo cual implicaría aumentar el nivel de educación en el país, revisar planes de estudio y crear nuevas carreras.

Tanto al mercado mundial, que sería parte del estudio de mercado de este canal, le es favorable, como las repercusiones en una economía pequeña, como es la nicaragüense con sólo 5.7 millones de habitantes y un PIB per cápita de 5,952 dólares en el 2013, según el Banco mundial, y el PIB general es de 10,51 mil millones de dólares para el 2012 (BANCO MUNDIAL, 2013).

El estudio deja como planteamiento que la opción por la construcción del gran canal es quizás la salida más rápida a esta situación de pobreza que tiene el país, de un territorio reducido con 129,494 km², pero una ubicación excepcional, que durante varios siglos fue peleada y ahora Nicaragua está en condiciones de generar una alianza para hacer efectiva la misma.

Nicaragua se está viendo en la experiencia de Panamá, que desde que este país comenzó a administrar su canal la economía ha crecido y está saliendo del grupo de los países pobres, hoy tiene un PIB per cápita según el BM de 16,993, y está en el puesto 63 (BANCO MUNDIAL, 2013).

FRONTERA MARÍTIMA FALLO DE LA HAYA Y CONFLICTO REGIONAL.

El interés por el papel comercial y el valor estratégico estaba claro para el gobierno de Nicaragua, pero había una gran limitación territorial derivada de una situación difícil en el mar Caribe, heredada de la época colonial y posteriormente profundizado por la gran influencia que ejerció Estados Unidos, lo que dejó a Nicaragua cercada en el Caribe por aguas bajo jurisdicción colombiana.

Esto fue lo que lo llevó a plantear la controversia sobre aguas territoriales que Colombia detentaba a través del archipiélago de San Andrés y Providencia y otras islas menores, lo cual era un freno para Nicaragua en todos los frentes, desde el tráfico marítimo a los bancos pesqueros, sin contar los potenciales recursos minerales, entre los que destaca el petróleo.

La situación cambió radicalmente el 19 de noviembre de 2012 en la Corte Internacional de Justicia de La Haya, institución internacional de justicia que comenzó a impartir justicia desde el año 1946. Allí se leyó el fallo de la controversia que se venía litigando entre Colombia y Nicaragua sobre la jurisdicción de ambos países sobre los archipiélagos de San Andrés y Providencia y las grandes zonas marítimas que éstos comprendían y tenían como “mar territorial”.

La sentencia fue conciliadora ya que ambos países reciben o mantienen territorios. Colombia conserva la soberanía sobre los territorios insulares y las aguas inmediatas a ellos, que comprenden las islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, además de los siete cayos que le disputaba Nicaragua, que los reclamaba como incluidos dentro de su plataforma continental.

La otra mitad del fallo condenaba a Colombia a la pérdida del control sobre una importante porción de una zona marítima al oriente del meridiano 82°, ya que la Corte reconoció a estos espacios marinos como de soberanía nicaragüense, aunque otorga a la jurisdicción de Colombia una lengua a la latitud de las islas de San Andrés y Providencia, del mismo modo que dos enclaves marinos de un radio de 12 millas náuticas alrededor de los cayos de Quitasueño y Serrana, los que quedarán rodeados por aguas nicaragüenses (EL COMERCIO, 2012).

Más allá de las razones históricas, de un tratado firmado en 1928, el Esguerra - Barcenas, realizado durante la ocupación de Estados Unidos a Nicaragua, por lo cual debería ser declarado improcedente, la batalla actual de Colombia, el principal aliado de Estados Unidos en la región, es la riqueza de estos territorios marinos en petróleo, gas y pesca, además de ser el corredor de la costa en el tráfico de la droga desde las costas de Colombia.

El tema era prioritario para Colombia, pero el sentido de los ciudadanos “colombianos de las islas” era contrario a ambas dominaciones, nicaragüense o colombiana, archipiélagos que hoy viven del turismo y la pesca, pero que han sido descuidados por Colombia, en las últimas décadas donde dominó el narcotráfico hacia el norte por esa vía marítima.

Pero esta nueva coyuntura geopolítica regional ha abierto las puertas al proyecto más ambicioso del gobierno de Nicaragua, la construcción de un canal interoceánico, algo que Colombia perdió a comienzos del siglo XX, cuando Estados Unidos financiaron una revuelta en el istmo que derivó en la creación de un nuevo país: Panamá, lo que les permitió como contrapartida los derechos a la construcción del canal y un territorio integrado por un corredor de 8,1 km a ambos lados del canal y que controló hasta 1979.

El fallo sólo relaciona a Colombia y Nicaragua, sin perjuicio de los derechos de terceros países y es que Colombia había firmado tratados de límites con Costa Rica, Honduras y Jamaica, los que hoy dejan de ser válidos porque la mayoría de esa área del Caribe estará bajo jurisdicción nicaragüense.

Este fallo daría por finalizada la disputa colombo - nicaragüense en el mar Caribe suroccidental, pero esto no ha ocurrido todavía, ya que la delimitación queda abierta y sin definir más allá de las 200 millas náuticas contadas desde el continente, zona sobre la cual los Magistrados se abstuvieron de pronunciarse (<http://www.eltiempo.com>).

El Presidente colombiano, Juan Manuel Santos, anunció que su país se retira del Pacto de Bogotá, instrumento legal por el cual se reconoce la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya, como actitud de rechazo al fallo que definió nuevos límites marítimos entre Colombia y Nicaragua.

La forma en que se llevó a cabo la denuncia del pacto fue entregado al Secretario General de la Organización de Estados Americanos (OEA), José Miguel Insulza, a través de una nota (LA RAZÓN, 2012).

El conflicto que plantea Colombia es parte de una estrategia que se va consolidando de los aliados del Pacífico, que tienen una alianza abierta con Estados Unidos, Chile, Perú, Colombia y México y a la cual se adhirió Costa Rica. Ésta es la contraparte de la Alianza del Atlántico expresada en el Mercado Común del Sur (Mercosur), Brasil, Argentina, Uruguay, Venezuela y Bolivia y como adherentes, Chile, Colombia, Guyana, Surinam, Perú y Ecuador (Paraguay está suspendido en su participación).

Si el conflicto pasa a un nivel superior, Latinoamérica tiene un mecanismo propio de manejo del mismo a través de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), donde jugaron un papel fundamental Brasil como líder de la Alianza del Atlántico en el Mercosur, a través del presidente Luis Ignacio “Lula” da Silva y su homólogo de Argentina, Ernesto Kirchner. La idea se lanzó en 2004 y se consolidó en 2007 al integrar la UNASUR en mayo del 2008 por doce presidentes en Brasilia, capital de Brasil.

La UNASUR tiene experiencias en enfrentamientos entre países vecinos, como fue el caso de la condena al golpe frustrado en Ecuador o posteriormente al diferendo colombiano – venezolano. En ambos, la institución jugó un rol fundamental que terminó atenuando los conflictos en defensa de la democracia (ROSAS, 2010).

CONCLUSIONES: SIGLO XXI, ¿EL TIEMPO DE LOS CANALES?

En 2012, el mundo estaba centrado en resolver una profunda crisis que creemos es estructural y los principales afectados son los países centrales, tanto la Unión Europea como Estados Unidos, ya que Japón seguía en crisis desde la década de los noventa.

Pero al año siguiente, en 2013, después de que el Congreso de Nicaragua aprobara el acuerdo para la concesión, construcción y operación del gran canal de Nicaragua, se firman dos acuerdos por parte de estados soberanos, a fin de construir dos vías terrestres o “canales secos” en Centroamérica para unir el Caribe con el Pacífico.

Antes del fallo de La Haya a favor de Nicaragua, Honduras limitaba con Colombia y habían firmado un acuerdo de límites marítimos, que prácticamente dejaba a Nicaragua fuera del golfo de Honduras, que es una zona con un potencial petrolero importante y por eso ya años atrás, Belice fue el primero que concesionó gran parte de su área marítima exclusiva a la empresa ESSO y Guatemala a la CENTRAM, lo cual ya plantea un problema de límites - concesiones que en este siglo se han a activar (SANDNER, 1990).

Guatemala estaba en la misma situación que Nicaragua, sin acceso más allá de sus aguas exclusivas, pero Belice en un acto muy cuestionado por la sociedad de ese país, accedió a darle un corredor marítimo, pese a que Guatemala no reconocía a Belice. Este corredor en el golfo de Honduras se denomina “The Maritime Areas Bill” (GOBIERNO DE BELICE, 1992).

La República de Guatemala tiene un avanzado proyecto de canal seco de 390 km con un gasoducto y oleoducto, una carretera de alta velocidad y una línea de tren. Este proyecto ha despertado la atención internacional, incluida la de empresas españolas y de algunos inversionistas, al parecer chinos, que tienen especial interés en el oleoducto para transportar

petróleo de Venezuela, ya que éste unirá los dos puertos guatemaltecos: Barrios, en el Atlántico con Quetzal, en el Pacífico (LAÍNEZ, 2013).

Este mega proyecto producirá un gran impacto en los aspectos económico como en lo social, ya que abarca a 46 “municipios asociados” de siete departamentos de oriente que son el territorio de la obra y que por ello decidieron también respaldar la misma.

El gobierno emitió el acuerdo gubernativo 270 - 2013 que declara “de interés nacional” la construcción de la gigantesca obra, que unirá el Pacífico con el Atlántico por medio de una vía de 372 kilómetros de longitud y con puertos de 4,419 hectáreas en cada uno de los océanos. Los dos puertos se construirán con tecnología de “última generación” y se invertirán 1,000 millones de dólares en la fase inicial de la obra, cuyo costo se estima en un valor de entre 10,000 millones y 12,000 millones de dólares (www.cabledx.tv).

En Honduras, la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (Soptravi) suscribió un acuerdo con la empresa china Harbour Engineering Company (CHEC) para el estudio de factibilidad sobre la construcción de un tren interoceánico entre el Caribe y el Pacífico. El acuerdo fue suscrito en julio 2013 en Tegucigalpa. El proyecto es construir un ferrocarril que comunique a Puerto Castilla, en el caribeño departamento de Colón, con Amapala, en la Isla del Tigre, Golfo de Fonseca, en el Pacífico. Los dos puntos marítimos de Honduras ofrecen una ventaja por la profundidad de sus aguas, lo que permitiría el atracado de barcos de 300,000 toneladas, aseguran sus promotores.

El ferrocarril de Honduras tendría unas diez líneas y no será competencia para el Canal de Panamá ni para la vía interoceánica que Nicaragua pretende construir, porque su capacidad atendería barcos de menor calado, pero este proyecto "marcará un cambio radical de la economía" hondureña.

La ventaja de la construcción del ferrocarril que una al Caribe con el Pacífico es que la bahía de Puerto Castilla tiene una profundidad de 41,5 metros, mientras que la de Amapala 32,5 metros, lo que permitiría la llegada de grandes buques. El ferrocarril interoceánico le traería beneficios a otras zonas agrícolas del país por donde crucen las líneas férreas, además de servir al comercio mundial (www.eluniverso.com/).

A estos dos países se le sumó el anuncio de México, que tiene un paso terrestre, el Istmo de Tehuantepec, en el cual piensa en una inversión de 1,500 millones de dólares, que ya están incluidos en el Programa de Infraestructura Federal, a fin de iniciar un canal seco, a través del mejoramiento de la vía férrea y una carretera paralela para cubrir los 330 km que unirían al puerto de Salina Cruz en el Pacífico y el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz, ambos puertos petroleros.

Este proyecto, como el del canal de Nicaragua, fue planteado desde el 2006, pero por falta de presupuesto no pudo ser continuado y se espera esté concluido en siete años, y no sólo servirá para el comercio internacional sino que fomentará el comercio interno y apoyará el desarrollo de dos de las entidades más pobres del país: Oaxaca y Chiapas.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), Estados Unidos tiene un gran interés para poder acortar los tiempos del traslado marítimo de la costa este a la oeste, así como para unir las con Asia (GONZÁLEZ, 2013).

A su vez, Colombia también tiene una iniciativa de canal seco, pero se trata de un proyecto antiguo, ya que en la reunión realizada en 1997, el Segundo Encuentro Latinoamericano de Ministros de Obras Públicas, el Presidente de Colombia, Ernesto Samper, (1994-1998) dio la noticia ante ministros de veintiún países, de “construir un canal seco en el golfo de Urabá” y comentó que al país “todavía le duele la separación de Panamá y por eso estamos construyendo un sueño” (ARÉVALO, 2013).

En el 2013, los países del istmo y de Norte y Sudamérica han planteado cinco proyectos de canal interoceánico, ya sea seco o en aguas, un tema nuevo en la geopolítica regional, que pone de manifiesto que ya no hay un rígido control en la zona de mayor influencia de Estados Unidos.

En Brasilia, en 1969, se aprobó el Tratado de la Cuenca del Plata, destinado a afianzar la institucionalización del “Sistema de la Cuenca del Plata”, persuadidos Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay que la acción mancomunada permitiría el desarrollo armónico, equilibrado y el aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región.

La Hidrovía Paraguay – Paraná es un sistema de comunicación fluvial entre cinco países del Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay) que desde 1969 se han organizado para mejorar el tráfico en la Cuenca del Plata, de la cual la Hidrovía Paraguay – Paraná es el componente fundamental, y tiene un recorrido de 3,442 kilómetros que en la actualidad está en operación.

La Hidrovía Paraná - Tieté que permitiría unir fluvialmente Buenos Aires con San Pablo, en la actualidad es utilizada por Brasil hasta la frontera con Argentina, ya que para unir ambas se deberá construirse una esclusa en Itapúa para salvar el salto de agua.

La Hidrovía Paraguay – Paraná, podrá conectarse con la Cuenca del río Tocantins, llegando hasta la isla de Marajó, en el norte de Brasil, próxima a la frontera de ese país con las Guayanas.

La Cuenca del río Tapajós serviría de enlace entre la Hidrovía Paraguay – Paraná y el río Amazonas, y la cuenca del río Madeira, hacia el centro de Brasil y norte de Bolivia y también enlace con el Amazonas.

Pero el gran reto es la cuenca del río Amazonas, por medio del Tapajós y la cuenca del río Negro, a través del Tapajós o del Madeira que podría unirse la Hidrovía Paraguay – Paraná con el río Negro y cubrir la zona centro – norte de Brasil y sur de Venezuela hasta llegar a la cuenca del río Orinoco, a través del Madeira, el Tapajós, el Amazonas y el Negro, podría unirse la Hidrovía Paraguay – Paraná con el Orinoco, llegando la vía fluvial desde Buenos Aires hasta el centro de Venezuela y aún hasta el mar Caribe y el Atlántico norte (BLOCH, 2013).

Suramérica esta frente a grandes retos y ahora los países de Centroamérica se suman a ellos, a fin de poder romper las cadenas de las asimetrías sociales a partir de un mayor desarrollo con más equidad. El reto del desarrollo ya llegó para quedarse a través de la integración y alianzas de nuestros intereses regionales.

No cabe duda que la adjudicación de la construcción y operación del futuro canal interoceánico en Nicaragua ha abierto una verdadera caja de pandora, ya que los problemas de

límites que vienen desde el siglo XIX o comienzos del XX, nunca habían llegado a generar tan profundos enfrentamientos entre países vecinos, sin que se escuchara la voz de Estados Unidos.

La situación ha cambiado y Nicaragua está apoyada por los países del Atlántico suramericano y varios del Caribe, pero también deberá enfrentar a los países aliados de Norteamérica, que ven en esta situación emergente la presencia de un país poderoso en la parte más vulnerable del subcontinente, el istmo centroamericano y en un punto geopolíticamente central: las vías de transporte marítimo.

Lo que hay que resaltar es que todos los contratos están planteados por China, Taiwán y una empresa china de Hong Kong, algo también que llama la atención, aunque sabiendo las grandes reservas de dinero de la República China y las apetencias por las materias primas regionales son dos causales fundamentales para actuar, ante la aparente falta de respuesta de Estados Unidos.

El artículo pretende introducirnos a esta problemática no sin dejar de resaltar algunos temas vinculados y a la vez vinculantes. Uno es el petróleo que la cuenca del golfo de Honduras tiene ya comprobada y con las concesiones dadas y, del lado del Pacífico, la situación es similar: petróleo y conflicto entre países vecinos, lo que en el siglo XX dejó guerras fratricidas. El segundo tema es que la crisis mundial ya está afectando a las vulnerables economías centroamericanas y optar por los servicios puede ser una opción válida para éstas.

Hay un tercer tema vinculado a éstos y es que la zona del Caribe continental es una de las mayores zonas de traslado marítimo de droga y las costas del Pacífico tiene la misma situación, un tema que podría llevar a Estados Unidos a una presencia más fuerte como la que inauguró en Costa Rica en el 2011, bajo el pretexto del control de la ruta de las drogas. Si a ello le sumamos el tema ambiental en manos de las ONG ambientalistas, fácilmente manipulables, habría dos motivos de intromisión, seguridad regional y daño ambiental, los nuevos temas que remplazan a la ya gastada defensa de la democracia y los derechos humanos, que difícilmente pueden tener a Estados Unidos como su adalid.

Centroamérica y el Caribe en el siglo XX fueron un territorio de enfrentamiento neocolonial con intervenciones militares a lo largo del siglo por parte de Norteamérica, que considera esta región su área de influencia directa y de seguridad. Habrá reacción a mediano plazo; hoy la situación regional ya está en un debilitado equilibrio que romperlo puede generar daños y conflictos irreparables. Los siguientes servirán de territorio nuevo a esta historia del largo camino de los países por tener un desarrollo sustentable y una sociedad más equitativa.

REFERENCIAS

AEC. Asociación de Estados del Caribe. **Establecimiento de la Zona de Turismo Sustentable del Caribe**. México: SECTUR, 1998.

AP. **Historia de los planes del canal de Nicaragua**, 13 jun. 2013. Disponible en: <<http://news.yahoo.com/historia-los-planes-del-canal-nicaragua-185149430.html>>.

ARÉVALO, Carlos Enrique. Las implicaciones de decisión sobre límite entre Colombia y Nicaragua. Bogotá, **El Tiempo**, 3 ago.2013. Disponible en: <http://www.eltiempo.com/politica/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12390608.html>.

ARNAIZ BURNE, Stella Maris; Alfredo César Dachary. **Geopolítica, recursos naturales y turismo**. Una historia del Caribe mexicano. México: Universidad de Guadalajara, 2009.

INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA. **Atlas Regional del Caribe**. Cuba: ING, 1979.

BANCO MUNDIAL. **Indicadores por países**. 2013. Disponible en: <<http://datos.bancomundial.org/pais/nicaragua>>.

BLOCH, Roberto. **Hidrovia y transporte fluvial**. Encuentro argentino de transporte fluvial. 29 abr. 2013. Disponible en: <http://www.transportefluvial.com/index.php?option=com_content&view=article&id=25:hidrovias-y-transporte-fluvial&catid=15:informes&Itemid=11>.

BOSH, Juan. **De Cristóbal Colón a Fidel Castro**. El Caribe frontera imperial. Cuba: Editorial de Ciencias Sociales, 1983.

BURDON A., John S. **Archives of British Honduras**. Londres: Sifton Praed and Co. Ltd., 1931. Tomo I.

CALDERÓN QUIJANO, José A. **Belice 1663 – 1821**. España: Publicación de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de la Universidad de Sevilla, 1944.

CÁRDENAS, Diego Hernán. **Enviado especial a la Reunión de Ministros**. Tres países compiten por canal interoceánico. *El Tiempo*. 4 ago. 1997. Disponible en: <<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-590822>>.

CONAN, Rebecca. **Status quo de Estados Unidos en Centroamérica es amenazado por canal de Nicaragua de 40.000 mm**. *Business News Americas*, 2013. Disponible en: <<http://www.bnamericas.com/news/infraestructura/statu-quo-de-eeuu-en-centroamerica-es-amenazado-por-canal-de-nicaragua-de-us40000mn#close>>.

CONTRERAS SÁNCHEZ, Alicia del Carmen. **Historia de una tintorera olvidada**. El proceso de explotación y circulación del palo de tinte. 1750 – 1807. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1990.

CÓRDOBA, Matilde. Canal es factible. **El Nuevo Diario**. 5 mar. 2012. Disponible en: <<http://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/243830>>.

DEMBICZ, Andrzej. **Definición geográfica de la región Caribe**. En *Premisas geográficas de la Integración socioeconómica del Caribe*. La Habana: Editorial Científico Técnica. Instituto de Geografía de la Academia de Ciencias de Cuba, 1979.

DIARIO EL COMERCIO. **La Haya concedió a Colombia soberanía de siete islas disputadas con Nicaragua**. Bogotá: 19 nov. 2012. Disponible en: <<http://elcomercio.pe/actualidad/1498578/noticia-haya-concedio-colombia-soberania-siete-islas-disputadas-nicaragua>>.

EL PAÍS. Congresistas colombianos rechazan construcción del canal. **El País**. 3 ago. 2013. Disponible en: <<http://www.elpais.com.co/elpais/colombia/noticias/congresistas-rechazan-construccion-canal-nicaragua>>.

GAZTANBIDE, Antonio. La invención del Caribe a partir de 1898. (Las definiciones del Caribe revisadas). **Caracas**: Tierra Firme, a. 21, v. 21, n. 82, 2003.

GCIN. **Comisión de trabajo del gran canal**. Gran Canal Interoceánico por Nicaragua. Perfil del proyecto. Nicaragua: Gobierno de Nicaragua, 2006.

GOBIERNO DE BELIZE. **The Maritime Área Bill**. Belmopan: Gobierno de Belice, 1992.

GÓMEZ, José D. Historia de la Costa de los Mosquitos. Nicaragua, 1915.

GONZÁLEZ, Roxana. **Canal de Nicaragua detona proyectos regionales**. El Financiero. México: 10 jul. 2013.

JENKIS M., Jorge. **El desafío indígena de Nicaragua**. El caso de los miskitos. Nicaragua: Vanguardia, 1986.

LAÍNEZ, Luis. **Otto Molina reitera que Guatemala tiene avanzado su proyecto**. El canal seco y oleoducto costarán 10,000 millones. Guatemala, La Prensa Gráfica, 18 jul. 2013.

LA RAZÓN. **Colombia deja el Pacto de Bogotá tras fallo adverso en La Haya**. 29 nov. 2012. Disponible en: <http://www.larazon.com/mundo/Colombia-Pacto-Bogota-falloadverso_0_1732626856.html>.

MALAMUD, Carlos; GARCÍA ENCINA, Carlota. El conflicto fronterizo entre Costa Rica y Nicaragua: ¿medio ambiente, soberanía, narcotráfico o mero instrumento electoral? **ARI**. n. 22. Real Instituto Elcano, Área de América Latina, 2011.

MOTA, Francisco. **Piratas en el Caribe**. Cuba: Casa de las Américas, 1984.

NAYLOR, Robert. **Penny ante Imperialism**. The Mosquito shore and the Bay of Honduras 1600 – 1914. Londres: Associated University Presses, 1989.

PÉREZ B., Héctor. **Breve historia de Centroamérica**. Madrid: Alianza, 1985.

ROSAS, Pablo E. **UNASUR**. Democracia, Desarrollo y paz en América del Sur. Mendoza, Argentina: Universidad Aconcagua, 2010.

SANDNER, Gerhard. **La dimensión marítima en los conflictos marítimos en Centroamérica**. Costa Rica: Congreso sobre Fronteras en Iberoamérica, 1990.

SELSER, Gregorio. **El rapto de Panamá**. 2.ed. Buenos Aires: Garnica, 1975.

SHAW A., Silvia. **Apuntes sobre los garífonas de Guatemala**. Chetunal, México: III Festival de Cultura del Caribe, 1991.

UNCTAD. **Acontecimientos y tendencias recientes en el transporte marítimo internacional que afecta al comercio de los países desarrollados**. ONU, 5 abr. 2013. Disponible en: <www.unctad.org/meetings/es/SessionalDocuments/cid30_es.pdf>.

VELOZ MAGGIOLO, Marcio. **Panorama histórico del Caribe Precolombino**. República Dominicana: Banco Central, 1991.

www.eluniverso.com/noticias/2013/07/11/nota/1148696/honduras-empresa-china-firman-convenio-estudio-tren-interoceanico

www.cabledx.tv/sitio/dx-plus/noticias/noticia-nacional/3062-presentan-proyecto-de-corredor-interoceanico-de-guatemala

YANKELEVICH, Pablo. **Honduras**. México: Alianza, 1988.

ZORRILLA G. Luis. **Relaciones de México con la República de Centroamérica y Guatemala**. México: Porrúa, 1984.

ZÚÑIGA P., Santiago. Reyes y gobernadores de la Mosquitia. **Boletín Nicaragüense de Bibliografía y Documentación**. Managua: Banco Central de Nicaragua, n. 26, 1978.

Artigo recebido em: 12/08/2013

Artigo aprovado em: 02/10/2013