

**EXPOSICION EL CANAL INTEROCEANICO DE NICARAGUA, SU APORTE
ESTRATEGICO AL DESARROLLO DE NICARAGUA Y DEL MUNDO
FREDY FRANCO (*)**

La Historia de Nicaragua ha estado muy vinculada a su geografía y sus importantes recursos naturales. Las migraciones mexicanas que poblaron Nicaragua entre el siglo VIII al XII de la presente era, lo hicieron buscando la "tierra prometida", que debía encontrarse, de acuerdo con la leyenda, en un sitio de con dos volcanes rodeado de agua, los cuales se asocian al Lago de Nicaragua y los volcanes Maderas y Concepción.

Luego la colonización de Nicaragua a partir de 1523, por parte de España, estuvo asociada a la búsqueda del famoso "estrecho dudoso", que debía comunicar la Mar del Norte (el Atlántico) con la Mar del Sur (el Pacifico); al mismo tiempo, con la presencia inglesa en Nicaragua a partir del siglo XVII, la posibilidad de la ruta interoceánica fue de interés de los ingleses y motivo del enfrentamiento anglo-hispano de los siglos XVII y XVIII; luego el interés estadounidense, que comenzó a usar la "Ruta del Tránsito" por Nicaragua a mediados del siglo XIX (motivo de la pugna anglo-estadounidense), fue de primordial interés para dicha potencia en el siglo XX, con la imposición de un tratado canalero lesivo a la soberanía nacional, conocido como Tratado Chamorro Bryan, que estuvo vigente de 1916 a 1971.

Ahora alejados de ese interés colonialista y neocolonialista, Nicaragua ha decidido soberanamente dar los pasos necesarios para la construcción de dicho canal, invitando ampliamente a todas empresas y países que quieren contribuir con este estratégico proyecto no solo para Nicaragua, sino para la Región y la humanidad.

El contexto que vive Nicaragua, de Revolución Sandinista en su II etapa, hacen posible poder emprender y realizar este gran sueño centenario de Nicaragua; lo primero es la existencia de un Gobierno Sandinista, que desde Sandino, planteo esta gran obra de gran utilidad para nosotros, Latinoamérica y El Caribe. Vivimos condiciones solidas de paz, con un alto consenso nacional de trabajadores, productores, empresarios y gobierno, con un sostenido

crecimiento de la economía y con resultados efectivos en el combate a la pobreza, de desarrollo ascendente de la educación, incluida la educación técnica y universitaria, con una capacidad mostrada por el Gobierno de gestionar y ejecutar recursos e inversión económico social cada vez mayores y sostenidas, con una diversificación de la relaciones internacionales de Nicaragua, con un protagonismo en el marco del ALBA y del SICA, y en otros espacios internacionales.

Es impostergable la construcción de un canal alternativo al del Panamá, por la incapacidad de éste de atender toda la demanda de transporte marítimo, dada la intensificación del comercio hacia Asia y la necesidad de atender la intensificación del tráfico marítimo entre los océanos atlántico-pacífico; ya además que el Canal de Panamá y su ampliación no son suficientes ni para atender la creciente demanda del tráfico marítimo ni del calado de los barcos, llamados post Panamá. Nicaragua tiene condiciones suficientes para construir una obra alterna en un plazo relativamente corto de cinco años, dada las posibilidades tecnológicas y científicas del mundo actual, y dada las condiciones de conseguir e invertir los recursos financieros en un monto de 50 mil millones de dólares.

El Canal jugará un papel fundamental en el desarrollo económico de Nicaragua, con la cual aportará a la generación significativa de empleo y al combate estratégico contra la pobreza.

Además de resolver necesidades económico-sociales fundamentales de Nicaragua y del comercio mundial, es la garantía para la protección estratégica del medio ambiente en Nicaragua, ya que permitirá la recuperación del bosque perdido en la zona Caribe-Centro de Nicaragua y la salvación del Lago Cocibolca, que comienza a manifestar espacios de contaminación.

Lo anterior se explica porque la obra sólo se puede sostener con agua y esta se genera desde el bosque, desde las cuencas hidrográficas y desde el Lago, para lo cual hay que asegurar invertir suficientes recursos que genere el Gran Canal para el manejo ambiental, sobre todo los procesos de reforestación

intensos y permanentes y el manejo adecuado de las aguas, cuestiones, ya previstas en los estudios y decisiones relacionadas con el Gran Canal.

El Canal cambiará la fisonomía económica de Nicaragua, tanto por lo que significa el Canal en sí mismo y los sub-proyectos de infraestructura, turismo, finanzas y comercio a él asociados, como por ser fuente permanente de atracción de inversión y dinamización económica.

Para aportar a ese interés del comercio mundial, del desarrollo histórico de Nicaragua y dada su posición geográfica, el país se ha venido preparando, comenzando por lo jurídico, a nivel Constitucional y legal; se han aprobado los instrumentos jurídicos por parte de la Asamblea Nacional de la Republica de Nicaragua, creando, primero, una Ley Autoridad del Gran Canal; la ley 800 define al Gran Canal de Nicaragua como "patrimonio de la nación nicaragüense", "de prioridad e interés supremo nacional" y crea el ente Rector: la "Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua". El día 13 de junio 2013, la Ley 840, "Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociadas", Ley que está de acuerdo con el artículo 105 de la Constitución Política; la ley establece la condiciones para la construcción de la infraestructura necesaria, que junto al canal, que es la vía acuática, más ancha que el Canal de Panamá, puertos y pistas aéreas tanto en el litoral Caribe como en el Pacífico.

La misma Ley establece la firma de una Acuerdo Marco entre el Gobierno de la Republica y la empresa que se le entrega la concesión para los estudios, construcción y operación del Gran Canal, segundo gran paso dado en este proceso de concesión en que se establecen los derechos y responsabilidades mutuas.

En este caso, la empresa es la HK Nicaragua Canal Development Investment Co, a la cual de acuerdo con el arto. 3 de la Ley 840, "se otorga una concesión exclusiva a favor del inversionista y sus cesionarios para el desarrollo y Operación de cada Sub-Proyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo Marco de Concesión (MCA) por un término de

cincuenta años, a partir de inicios de operaciones comerciales de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, sujeto a las ampliaciones contempladas en el MCA y prorrogable en cada caso por un período de cincuenta años adicionales a elección del inversionista, período adicional que comenzaría inmediatamente después de vencido el plazo inicial”.

El acuerdo marco de concesión e implementación para la construcción del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua, se hizo realidad el 14 de junio 2013, con la firma del Comandante Daniel Ortega Saavedra, presidente de la República, con la empresa internacional Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. (HKND Group).

La Empresa HKND encargada de la obra, sus estudios, consecución de recursos, su construcción y operación en el tiempo establecido, con la debida coordinación y atención de lo que establecen las Leyes y el Acuerdo Marco.

En este momento hay un avance sustantivo de los estudios que ha permitido determinar la ruta y proyectar las condiciones de la construcción; para ello se ha dado el involucramiento y la consulta a todos los sectores del país y a las comunidades, para informarles del alcance de las obras, sus beneficios y las responsabilidades, incluida la indemnización justa sobre las propiedades y bienes que objetivamente serán afectados en la zona del Canal.

En su primera fase, se han avanzado de manera fundamental en los estudios de factibilidad, que fundamenten la construcción del canal, tanto los relacionados a los estudios de infraestructura, ingenieriles, viabilidad económica, etc, que se realizaron en estos dos años (2013-2015) por centros y empresas de primer nivel, junto al antecedente de muchos otros estudios desarrollados durante el siglo XIX, XX e inicios del Siglo XXI, además del levantamiento de un censo económico, social y ambiental en el trayecto de la ruta.

El 22 de diciembre del 2014 se dio inicio oficialmente a la construcción del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, en la zona de Brito (el Puerto que se construirá en el Pacífico).

En cinco años, 2015-2020, de acuerdo a lo proyectado, se construirá el Canal.

En este momento se está en proceso de análisis por las instituciones y autoridades correspondientes el último trecho de los estudios, los ambientales y sociales, que ya fueron entregados a mediados del año 2015 y próximamente se darán a conocer las conclusiones y recomendaciones correspondientes.

Por otro lado, ya se han dado los primeros pasos, se han generado los primeros empleos tanto por los estudios como por las obras iniciales, y éste seguirá creciendo en la medida en que avance la obra y comience a funcionar el Canal, todo lo cual proyecta la generación de 250 mil empleos.

Debemos seguir trabajando y preparándonos para obtener los beneficios proyectados en su construcción y operación, en el resto de las obras asociadas y en el impacto que tendrá en todos los órdenes de la vida.

Además hay que destacar que tanto en las leyes nacionales correspondientes como en el compromiso de HKND, se respetará y priorizará el trabajo de los nicaragüenses.

De manera particular se deberá seguir trabajando aceleradamente en la capacitación y calificación de la mano de obra de los trabajadores, de obreros calificados, técnicos y profesionales, para preparar pertinentemente la fuerza de trabajo que demandará la construcción de esta monumental obra y su funcionamiento, que en la medida en que más contemos con ella, más serán los beneficios en empleo y en sustento laboral y profesional nacional del Canal.

Nicaragua ha dado y deberá seguir dando los pasos necesarios, condiciones internas y de amplia gestión internacional, para hacer realidad este proyecto que será pivote del desarrollo económico nacional y contribuirá al progreso de las familias nicaragüenses, desde el momento de su construcción como durante su operación, por el empleo, los ingresos y el impacto económico que generara en Nicaragua, en la Región Latinoamericana y Caribeña y para la Humanidad.

El impacto económico que genere, incidirá de manera decisiva en el combate a la pobreza, incluso en el medio ambiente, ya

que un enemigo central del medio ambiente es la pobreza, en la medida en que eliminemos como problema social a la pobreza, ello incidirá en la preservación del medio ambiente y en la medida en que tengamos la conciencia y los recursos económicos necesarios, debemos invertir en el cuidado del medio ambiente y en el desarrollo social (combate a la pobreza y la desigualdad); y a ello debe contribuir de manera decisiva el Gran Canal Interoceánico y los ingresos que él genere, porque precisamente la operación y sostenibilidad del Canal depende de la existencia de agua y el agua, que existe en significativas proporciones en Nicaragua, se asegurará estratégicamente, cuidando el medio ambiente, las cuencas hidrográfica, cuidando el bosque, reforestando, cuidando los ríos, lagunas y lagos que serán los alimentadores y parte del cuerpo del Gran Canal.

Decimos que es un pivote del desarrollo nacional, ya que junto a este gran proyecto estratégico el país, se debe desarrollar en interrelación con los otros grandes proyectos como la refinería, los grandes proyectos energéticos como Tumarín, el desarrollo agropecuario dándole valor agregado a los materias primas, industrializándolas, desarrollando el mercado interno en beneficio de los trabajadores, de los pequeños y medianos productores, desarrollando el turismo y todos aquellos sectores que permitan democratizar la economía y desarrollarla con sentido de justicia social.

Para construir el Canal por Nicaragua, tenemos además la ventaja de conocer la experiencia de construcción del Canal de Panamá, que comenzó a funcionar hace 101 años, ahora con mayores posibilidades científicas y tecnológicas para construir con más propiedad y seguridad, incluido el manejo del agua, del medio ambiente; por ejemplo, Panamá para alimentar en Canal construyó el Lago Gatún, en el diseño inicial del Canal de Nicaragua se proyecta construir el Lago artificial llamado por ahora Atlanta, ubicado en El Caribe nicaragüense, y que alimentará de manera importante de agua al Canal.

Como dijo el Comandante Daniel Ortega en la firma del Acuerdo Marco de Concesión, vamos a construir la tierra prometida, que es aquella que junto el desarrollo económico venga de la

mano el progreso social, material y espiritual de manera justa y solidaria para todo el pueblo nicaragüense.

La idea de construir un Canal por Nicaragua no es nueva, lo nuevo es que es producto de una decisión soberana de Nicaragua y que se va a construir, con todos los estudios y cuidados fundamentales, cuidando los intereses de Nicaragua, de su ambiente y de todas sus habitantes, teniendo un impacto favorable y sostenible para el comercio regional e internacional.

(*)Cientista Social e Historiador. *Profesor Universitario UNAN-Managua, Nicaragua.*



Migración de los pipiles. Tomado de Miguel León-Portilla, *La religión de los nicaraos*, p. 29.

EL ESTRECHO DUDOSO POR NICARAGUA

En el año 1523 [Carlos I](#) exigía a [Hernán Cortés](#) que se esforzara en la búsqueda del Estrecho Dudoso

Y porque soy informado que en la costa abajo de esa tierra hay un estrecho pasar en la mar del Norte a la mar del Sur, e porque a nuestro servicio conviene mucho savello, yo os encargo y mando que luego con mucha diligencia procuréis saber si ay el dicho estrecho y enviéis personas que lo busquen e os traigan larga e verdadera relación de lo que en ello se hallase porque como beis esto es una cosa muy importante a nuestro servicio

[Carlos I de España](#)



Mapa del Lago Cocibolca o lago Nicaragua. Gil González Dávila (1480-1526) creyó que se comunicaba con el océano Pacífico y Atlántico, por lo que supuso que podría tratarse del Estrecho Dudoso.

La Ruta de Transito por Nicaragua Mediados Siglo XIX



Ruta del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua 2015





