

El Canal de Nicaragua en clave regional

Gustavo Fuchs* y
Grettel Navas**



Opinión

Palabras clave: geopolítica, Gran Canal Inter-oceánico, Centroamérica, conflicto socioambiental

La construcción de un Canal Interoceánico forma parte de un imaginario que se ha venido construyendo en la población nicaragüense desde el siglo XIX. Desde entonces, el proyecto se ha presentado como un camino imprescindible para salir de la pobreza. Un megaproyecto que, en el discurso oficial, infravalora los costos socioambientales y sobrevalora los beneficios económicos.¹

En 2012, con la declaración de “interés nacional” del proyecto del canal, nace desde la sociedad civil el Grupo Cocibolca, una plataforma de organizaciones que exige mayor información de la obra. Desde ese año en adelante, el proyecto canalero se ha transformado en un conflicto socioambiental con múltiples actores, demandas

y repercusiones.² Las demandas del Grupo Cocibolca han llegado a instancias internacionales como la Comisión Interamericana de Derechos Humanos y del Tribunal Latinoamericano del Agua. Además, según datos del Centro Nicaragüense de Derechos Humanos, hay presencia de violencia focalizada a activistas en contra de la obra (CENIDH, 2015). Ello es de especial preocupación, dado que la región centroamericana muestra altos índices de impunidad, persecución política contra ambientalistas y asesinatos selectivos. Según la organización internacional Global Witness, la región suma ciento cuarenta asesinatos a defensores del medio ambiente entre 2002 y 2013 (Global Witness, 2013). Esta cifra no incluye las muertes de Berta Cáceres y Nelson García, miembros del Consejo Cívico de Organizaciones Populares e Indígenas de Honduras, ambos asesinados en marzo de 2016 por su lucha contra el proyecto Hidroeléctrico Agua Zarca y otros proyectos de infraestructura.

Teniendo lo anterior como preámbulo, el presente artículo intenta aportar nuevas perspectivas en torno al debate, aún necesario, sobre las implicaciones y el impacto de la posible construcción del Gran Canal Interoceánico (GCI) en Nicaragua. Implicaciones que

* Maestría en Comunicación con mención en Opinión Pública, FLACSO-Ecuador (fuchs.gustavo@gmail.com)

** Maestría en Estudios Socioambientales, FLACSO-Ecuador (grettelnavas98@gmail.com)

1. Como ejemplo, los discursos inaugurales en el momento que se iniciaban las obras del canal ilustran esta noción: <http://www.el19digital.com/articulos/ver/titulo:24759-inauguracion-de-obras-del-gran-canal-de-nicaragua>

2. Más información sobre este conflicto: *Atlas Mundial de Justicia Ambiental (EJAtlas)*: <http://ejatlas.org/conflict/gran-canal-nicaraguas-project>, consultado el 19 de abril del 2016.

conciernen a toda la región centroamericana y repercuten a nivel regional. La atracción que ha generado el proyecto del GCI no debería limitarse a la población nicaragüense, sino incitar a la revisión de la situación centroamericana dentro del mapa global.

La revisión bibliográfica en torno al proyecto del GCI muestra que la mayor parte de los trabajos académicos y no académicos en torno al GCI se han centrado en la incertidumbre sobre los posibles impactos ambientales del proyecto, como lo son daños a humedales, a reservas de agua dulce y a reservas de la biosfera (Astorga, 2014; Centro Humboldt, 2014; Huete y Meyer, 2014; Wilkinson, 2014). Así también, varios estudios se enfocan en la violación de los derechos de minorías, producto de la ausencia de consultas libres, previas e informadas a pueblos indígenas y comunidades tribales (López Baltodano, 2013). Otros autores plantean la imposibilidad técnica de la construcción del canal (Montenegro, 2014).

El Gran Canal Interoceánico

El proyecto actual del GCI fue aprobado el 13 de junio de 2013 bajo la Ley 840. A partir de su aprobación, entró en vigencia el contrato con la empresa Hong Kong Nicaragua Development (HKND), una sociedad conjunta entre el empresario Wang Jing y el Estado nicaragüense. Según la Ley 840, la concesión del canal concede derechos sobre el megaproyecto a la empresa HKND por cincuenta años, con la posibilidad de prorrogarla por cincuenta años más. La Ley 840 sucede a la Ley 800, ratificada en 2012, y, además de declarar la obra “de interés nacional”, consolida el marco jurídico y crea la institucionalidad necesaria para dar viabilidad al proyecto. Según la Ley 840, además del GCI, la concesión a la empresa HKND viene acompañada de otros proyectos asociados: la construcción de dos puertos, un oleoducto, una línea de ferrocarril (canal seco) y un aeropuerto internacional, y la ampliación del aeropuerto actual, además de la creación de dos zonas de libre comercio.

Entre los daños ambientales más notables, la

construcción amenaza la fuente más importante de agua dulce en Centroamérica (lago de Nicaragua o lago Cocibolca).³ Lo anterior visualiza impactos en el futuro, en cuanto la población nicaragüense aumente y ponga mayor presión sobre las pocas fuentes de agua consumible del país (Huete y Meyer, 2014). Así mismo, hay un impacto en poblaciones indígenas (ramas) y afrodescendientes (creoles), que se podrían ver desplazadas de su territorio. Sin embargo, debido a la poca información, hay mucha incertidumbre sobre los posibles impactos.

En su libro *Recurso por Inconstitucionalidad. Veinticinco verdades sobre la concesión del Canal Interoceánico de Nicaragua*, Mónica López Baltodano (2013) —activista del Grupo Cocibolca— señala que con las concesiones otorgadas por el proyecto del GCI se controla no solo la ruta de acceso, sino todo el territorio nacional. Dada la indefinición de la ruta en el texto de la concesión, la empresa podría expropiar cualquier territorio. “El (los) propietario(s) de la Propiedad Requerida no tendrán derecho a objetar la decisión, el tiempo, el alcance o cualquier otro aspecto de la expropiación que no sea el monto de la indemnización por expropiación”, expone la Ley 840, artículo 12, inciso I. Esto limita la posibilidad de un diálogo entre iguales con las comunidades posiblemente desalojadas. El acceso al poder, el acceso a la justicia, a la información para la toma de decisiones, es inequitativo. Debido a la poca información que el Gobierno de Nicaragua ha brindado sobre el canal, hay un alto grado de incertidumbre tanto entre la población nicaragüense como en países vecinos como Costa Rica.⁴

3. Todas las rutas propuestas por HKND planean atravesar el Lago Cocibolca lo que obligaría a ampliar el fondo del mismo para habilitar el tránsito de buques con capacidad de transportar 400.000 toneladas de mercancías, hay incertidumbre sobre la salinización, impactos por sedimentación y a los ecosistemas acuáticos (Centro Humboldt, 2014).

4. El gobierno costarricense pidió al gobierno nicaragüense — mediante nota diplomática fechada el 15 de Julio del 2014 — conocimiento de un estudio de impacto ambiental que incluyera valoraciones en cuanto a impactos transfronterizos. Ambas naciones han mantenido tensiones fronterizas a lo largo de los últimos años.

Convergencia de proyectos en Centroamérica

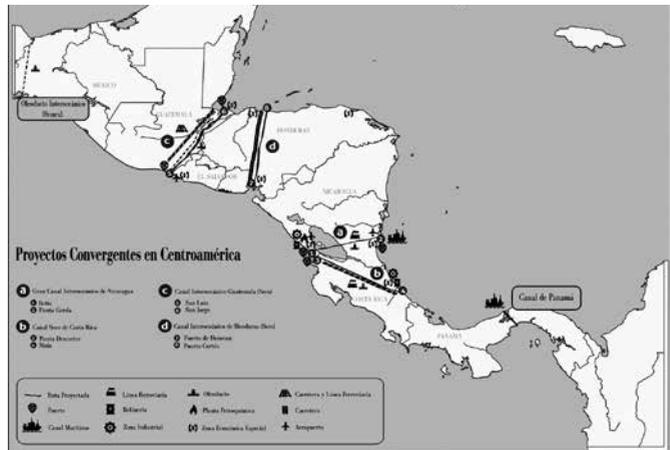
Si bien en términos reales Centroamérica presenta una balanza comercial negativa,⁵ su función dentro del comercio internacional y una creciente inversión en infraestructura invitan a pensar que la región busca perfilarse como un nodo logístico para el transporte de mercancías, aspirando a convertirse en eje de la geoconomía global. Esto, sin embargo, no disminuye la posibilidad de que la dependencia estratégica de los recursos naturales de economías crecientes no pueda en un futuro cercano fomentar la reprimarización de los sectores económicos, el extractivismo y el saqueo de los bienes naturales, como se podría ejemplificar con algunos países suramericanos.

Además de Nicaragua, varias naciones del istmo tienen sus propios y ambiciosos proyectos (véase el mapa). Costa Rica ha planeado la construcción de un canal seco que conecte la costa atlántica con la pacífica, junto a un oleoducto que atraviese una ruta similar. Honduras y El Salvador desarrollan un canal seco diseñado con el mismo fin que el de Costa Rica, que incluye una refinería, gasoductos y oleoductos, y parques industriales. Guatemala trabaja en su propio canal seco, que incluye una ruta ferroviaria, un oleoducto, dos puertos y un aeropuerto (mapa 1).

Y en las islas del mar Caribe la dinámica parece apuntar hacia el mismo objetivo. La ampliación del puerto Mariel en Cuba (administrado por PSA Corporation Ltd de Singapur) y la construcción de un megapuerto en Portland Bright en Jamaica, con inversión de China

Harbour Engineering Company, son otros de los ejemplos que ilustran la tendencia regional.

El surgimiento de estos canales, que parecen competir entre sí, ha cobrado mayor importancia en la medida en que el crecimiento de China se aceleró durante la última década y su interés en América Latina quedó plasmado en importantes proyectos, inversiones y tratados de libre comercio. Por su posicionamiento, el istmo provee un pasaje entre Oriente y Occidente que acorta la distancia de las rutas de comercio internacional. A esto se debe sumar el agotamiento —aun con su ampliación— del Canal de Panamá, que concentra el grueso del



Mapa 1. Proyectos convergentes en Centroamérica (Fuente: Elaboración propia, 2015)

comercio que atraviesa la región.

Mediante la construcción de una red de canales secos, oleoductos, gasoductos e infraestructura diseñada para transportar materias primas, se abre, también, la posibilidad de incrementar la extracción de petróleo, de minerales e intensificación de monocultivos, amenazando el espacio ambiental y los modos de vida de diversas poblaciones. La red de infraestructura aumenta el riesgo y las amenazas —ya existentes— sobre el Corredor Biológico Mesoamericano. Dichos riesgos, sumados a un marco legal e institucional débil que caracteriza a la región, proveen un terreno fértil para que corporaciones transnacionales ingresen de

5. De acuerdo a los datos más recientes de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, las exportaciones de la región frente a las importaciones representaron un saldo negativo en el orden del 17,8 por ciento del PIB regional, cifra que representó el déficit comercial más bajo en los últimos cinco años (SIECA, 2015).

manera favorable como las que el Gobierno de Nicaragua está brindando a los inversionistas canaleros.

Reflexiones para el debate

La importancia geoestratégica de Centroamérica, que conecta América del Norte con América del Sur y el océano Pacífico con el océano Atlántico, hace a la región principalmente atractiva para las rutas del comercio internacional. Con la infraestructura que se proyecta a nivel regional, el Canal de Panamá vendría a estar acompañado de otras rutas alternativas de menor y mayor magnitud. Esto da un giro a la región, pues la posiciona como un centro de logística a nivel mundial.

Pero, en la medida que se amplían los proyectos de infraestructura, también se incrementa la demanda por el espacio ambiental y se promueve la expansión de la frontera de las *commodities*. Con esta infraestructura más allá del canal interoceánico, se desplazarán comunidades de sus territorios ancestrales y se pondrá en riesgo la biodiversidad remanente en zonas como el Corredor Biológico Mesoamericano —que va de norte a sur, mientras que los proyectos de infraestructura van de este a oeste. La ruptura de la conectividad ecológica es eminente.

Si bien el Canal Interoceánico de Nicaragua ha cobrado importancia a nivel internacional por la magnitud de la obra, el proyecto representa parte de un contexto mucho más amplio, que requiere un abordaje multidimensional. Además, los proyectos de infraestructura a lo largo de la región son funcionales a las aspiraciones de las élites empresariales y a los intereses locales e internacionales que buscan ampliar las fronteras del extractivismo.⁶

Los movimientos sociales de la región comparten muchas demandas y luchas en

6. Esta ha sido una de las principales razones para la oposición al Plan Puebla Panamá, rebautizado como Proyecto Mesoamérica, cuya implementación continua en desarrollo. Un ejemplo avanzado de este modelo de integración es el Sistema de Interconexión Eléctrica de Países de América Central (SIEPAC), que pretende unificar el flujo de energía a través de la región en beneficio de grandes corporaciones extranjeras (Sandá Mera, 2014).

común, reflejo de la similitud en los problemas que enfrentan las naciones del istmo. Las luchas contra la minería y los proyectos hidroeléctricos, por los derechos de los pueblos indígenas y comunidades tribales, contra la agroindustria y la explotación petrolera,⁷ todas reflejan las amenazas constantes que atentan contra el equilibrio socioambiental de los pueblos centroamericanos.

A nuestro parecer, el análisis de los daños ambientales del GCI debe ir acompañado de una comprensión amplia de la lógica que impone el comercio global y de los poderosos intereses regionales e internacionales que se suman para ejercer presiones políticas diversas. No poner en perspectiva estos elementos lleva a la atomización de las luchas ambientales que existen en la región, y pierde de perspectiva el marco más amplio de la integración regional liderada por actores económicos poderosos, que también suelen ser protagonistas de los diversos conflictos ambientales en Centroamérica.

Al ser un istmo pequeño en cuanto a sus dimensiones, y por sus condiciones geográficas particulares, Centroamérica es una de las zonas más vulnerables al cambio climático. El daño ecológico que suponen estas megaobras intensificará los impactos de los fenómenos climatológicos ocasionados por el calentamiento global. La construcción del GCI es incierta, y a nivel técnico no se ha comprobado su viabilidad, los proyectos de infraestructura asociados parecen más factibles, y se espera que sean la prioridad del Gobierno nicaragüense. Sin embargo, los otros canales proyectados en la región ya están en marcha y han escapado de la atención de muchos analistas y medios de comunicación. Por esto, más allá del CGI, es urgente realizar un análisis multidimensional que abarque implicaciones regionales para poder vislumbrar el impacto socioambiental acumulativo de los diversos proyectos que buscan profundizar la inserción de la región en el mapa del comercio mundial. ■

7. El 5 de abril del 2016. *El Mapa Mundial de Justicia Ambiental* o EJATLAS (www.ejatlas.org) presenta ochenta y dos conflictos socioambientales de diferentes tipologías en América Central.

Referencias

- ASTORGA, A. (2014). “Potenciales efectos hidrogeológicos, en la zona transfronteriza, del proyectado canal de Nicaragua”, *Ambientico*, 248, pp. 11-19.
- CENIDH (2015). “Informe del Centro Nicaragüense de Derechos Humanos sobre el violento operativo policial contra los manifestantes de El Tule y Rivas”, <http://www.cenidh.org/noticias/739/>.
- Centro Humboldt (2014). *Resumen ejecutivo: Estudio “Valoraciones socioambientales de la Ruta Seleccionada para la Construcción del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua”*. Managua: Centro Humboldt.
- El 19 Digital* (2014). “Inauguración de Obras del Gran Canal de Nicaragua”. 22 de diciembre. <http://www.el19digital.com/articulos/ver/titulo:24759-inauguracion-de-obras-del-gran-canal-de-nicaragua>, consultado el 1 de abril de 2016.
- Gobierno de Nicaragua (2014). Ley N. 840 “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente al Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas”.
- Global Witness Report (2014). *Deadly Environment*, <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/deadly-environment/>, consultado el 1 de abril de 2016.
- HUETE, J.; AXEL M.; ALVARES, P. (2015). “Rethink the Nicaragua Canal”, *Science*, 347 (6220), p. 355, <http://www.sciencemag.org/content/347/6220/355.full>, consultado el 1 de abril de 2016.
- LÓPEZ BALTODANO, M. (2013). *Recurso por inconstitucionalidad. Veinticinco verdades sobre la concesión del Canal Interoceánico de Nicaragua*. Managua, <http://www.movimientoautonomodemujeres.org/archivos/canal/1.pdf>, consultado el 20 de mayo de 2016.
- MONTENEGRO, S. (2014). “Aprovechamiento óptimo y protección del gran lago Cocibolca”. En: *El canal interoceánico por Nicaragua: Aportes al debate*. Managua: Academia de Ciencias de Nicaragua.
- SANDÁ MERA, A. (2014). *El negocio de la energía eléctrica en Centroamérica y El Salvador: alianzas de integración regional y proyectos que profundizan la dominación de las corporaciones transnacionales*. Andoain: Fundación Paz con Dignidad - OMAL.
- SIECA, (2015). Monitor de Comercio de Centroamérica (Cuarto trimestre), <http://www.sieca.int/Noticias/NoticiasMostrar.aspx?SegmentoId=1&NoticiaId=337>, consultado el 3 de mayo de 2016.
- WILKINSON, T. (2014). “Secrecy and Doubts Shroud Nicaragua’s Huge Canal Plans”, *Los Angeles Times*, <http://www.latimes.com/world/great-reads/la-fg-c1-nicaragua-canal-20140909-story.html#page=1>, consultado el 1 de abril de 2016.