

El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño¹

Volker Wunderich*

Recibido: febrero de 2014 / Aceptado: marzo de 2014

El sueño del canal tiene raíces antiguas en Nicaragua y constituye una parte central del imaginario de la nación. El artículo presenta el actual proyecto canalero en el contexto de la historia nacional y articula algunas contradicciones que se imponen a primera vista. Primeramente, aunque éste se presenta como la realización de un sueño nacional, sería la concreción de una abusiva concesión que colocaría al país en una situación geopolítica complicada, fomentaría el distanciamiento con la República de Costa Rica, reviviría el autoritarismo del pasado y sería garantía de un desastre ambiental. Sin una discusión crítica de las ventajas y riesgos y sin un avance en la cultura política y participación popular, los planes traerán graves consecuencias. En su forma actual, el proyecto no solo fallará en sus grandes promesas. En caso de ser realizado, representaría una amenaza al futuro del país.

Palabras clave: Nicaragua / canal / historia / soberanía

“... y el Demonio les contestó:
Que él podía libertarlos de los españoles
“haciendo que los dos mares se juntaran
(¿el Canal de Nicaragua?)
pero entonces perecerían los españoles
(¿el Canal Norteamericano en Nicaragua?)
juntamente con los indios”

(Ernesto Cardenal, *El Estrecho Dudoso*, 1966)

* Institut für Soziologie, Leibniz Universität Hannover, Brehmstr.29, 30173 Hannover, Alemania. Correo electrónico: wuenderich@hist.uni-hannover.de

¹ Ponencia en el coloquio de la Red Europea de Investigaciones sobre Centroamérica (RedISCA) en Berna, Suiza, 15-16 de noviembre, 2013. El texto fue completado con algunas informaciones actualizadas.

1. Introducción

El sueño de un canal interoceánico tiene una dimensión antigua. Los primeros conquistadores en América Central buscaron un paso marítimo hacia el Pacífico. En 1529, Alonso Calero recorrió el istmo de Nicaragua y planteó la idea de la construcción de una ruta marítima para llegar más fácilmente a las Islas de la Especiería en Asia Oriental. De una época posterior, de los tiempos del mercantilismo, se ha conservado un abanico con una alegoría que nos muestra cómo la idea se afianzó en el imaginario de aquella época: cuatro doncellas –Asia, África, Europa y América– escuchan absortas a Mercurio, dios romano del comercio, quien señala la ruta por Nicaragua, mientras la diosa de la Fama tienta a Carlos IV (entonces, Rey de España) con la corona de la inmortalidad (Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica [IHNCA], 1998, pp.1,3 y 21). Desde el año de 1803, cuando esa alegoría fue dibujada, los tiempos han cambiado, pero siempre está presente la imagen de aquel pequeño país favorecido por su posición en el istmo, la idea del acercamiento de los continentes, la identificación del comercio con el progreso, así como la tentación de la inmortalidad de parte de los poderosos.

Recientemente, el presidente Daniel Ortega ha retomado la idea de construir un canal interoceánico por el territorio de Nicaragua y para tal efecto, ha concentrado gran parte de su actividad política en el proyecto. El 21 de febrero de 2012, en un discurso de conmemoración por el asesinato del General Sandino en 1934, Ortega anunció la construcción del Gran Canal. Mientras tanto se ha creado la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua (AGCI), institución nacional de supervisión. El 13 de junio de 2013, la Asamblea Nacional aprobó la concesión general al Sr. Wang Jing, un empresario de la República Popular de China. Wang Jing y su empresa, la Hongkong Nicaragua Canal Development Investment Co. (HKND) ha obtenido el derecho a construir el canal y toda la infraestructura correspondiente (incluyendo una línea de ferrocarril, un oleoducto, dos zonas de libre comercio, dos puertos de aguas profundas y un aeropuerto); además de operar las mencionadas empresas por 50 años, prorrogables por 50 años más. Wang Jing ha prometido empezar las obras de construcción durante el 2014 y finalizar la obra en el 2019. Los promotores de esta nueva versión del Gran Canal no se preocupan por la competencia de Panamá que, por su parte, está terminando obras muy costosas para la ampliación de su centenaria ruta marítima. El nuevo megaproyecto canalero en Nicaragua permitiría el paso de barcos de hasta 24 metros de calado; es decir, de los supertanqueros y la nueva generación de portadores de contenedores “Triple E”, los cuales hasta la actualidad deben hacer el recorrido por el Cabo de Hornos. Ortega y su gobierno estiman los costos del proyecto alrededor de 40 mil millones de dólares americanos. Wang Jing ha declarado que no tendrá ningún inconveniente en reunir la gigantesca suma (véase: Latin American Weekly Report, 2013; Rogers, 2013a; Moore, 2013; y Gaupp, 2013).

La historia de Nicaragua está pavimentada de proyectos ambiciosos que fracasaron antes de que la primera pala fuese levantada. Por eso se plantea la pregunta de si es conveniente ocuparse de un proyecto que es aparentemente desmesurado y fácilmente podría terminar como una mera estafa. Nadie sabe si una inversión

de esta envergadura pueda ser rentable como negocio, sin mencionar los riesgos políticos, técnicos, ecológicos, etc. El cambio climático podría, sólo por mencionar una posible complicación, abrir rutas alternativas de Asia a Europa en el Mar Ártico. Ian Storey, del Institute of Southeast Asian Studies en Singapur, considera que si se necesitará un canal más grande que el panameño, una vez que la nueva generación de superbarcos empieza a circular. Además, afirma que los chinos tienen los fondos necesarios, la mano de obra para construirlo y los ingenieros expertos para superar los retos técnicos. “But the experience of the Kra canal [proyecto fracasado recientemente en Tailandia] suggests that such projects can easily be scuppered by shifts in political power, escalating costs, corruption and the role of inexperienced players” (Storey, 2013). Jean-Paul Rodrigue, renombrado especialista canadiense en geografía de transporte, comenta: “No puedo ver cómo este canal podría ser justificado en términos financieros y económicos. Podría ser el elefante blanco más grande de la historia humana” (de Córdoba, 2013). Ralph Leszczynski, experto de la agencia marítima Banchemo Costa en Londres, dice: “No hay justificación ninguna para un nuevo canal en Nicaragua” (Ríos, 2014). Efectivamente, hay muchísimo escepticismo sobre la eventual realización de este canal. Sin embargo, estamos obligados a tomar el proyecto en serio. Desde junio de 2013, este proyecto de dudosas expectativas ha dominado la agenda política de Nicaragua. Ortega y su esposa han prometido duplicar el Producto Interno Bruto (PIB) y triplicar el empleo formal dentro de pocos años. De esta manera, han unido su destino político a este plan. El proyecto no es ninguna broma, como el inversionista Sr. Wang Jing ha afirmado más de una vez. Y solo las posibles consecuencias para el habitat y la vida de los nicaragüenses requieren nuestra atención y compromiso al respecto. A continuación intentamos presentar el actual proyecto canalero en el contexto de la historia nacional y articular algunas contradicciones que se imponen a primera vista.

2. El Canal y sus sucesivas apariciones en la historia de Nicaragua

La enorme importancia del proyecto canalero se basa, en primer lugar, en su peso excesivo dentro de una pequeña economía nacional. Desde el siglo XIX se ha considerado la construcción del canal como un elemento decisivo del desarrollo económico nacional. En repetidas ocasiones, la oligarquía ha declarado al canal como una condición imprescindible para la viabilidad del proyecto nacional. La historiadora nicaragüense Frances Kinloch Tijerino traspasa el terreno de la economía y afirma que “entre 1838 y 1909, la clase gobernante tejió su imaginario nacional en torno a la idea de un destino histórico colectivo -asignado por la naturaleza o la providencia divina- que habría de cumplirse con la construcción de un canal interoceánico a través del territorio nicaragüense” (Kinloch Tijerino, 1994, p.40ss). Tal idea se relacionaba con la expectativa de que Nicaragua se liberara de un golpe del atraso, se convirtiera en un “emporio internacional” de mercancías y diera el salto de una sociedad semi-indígena a una nación cosmopolita. Mientras el debate hemisférico siempre consideraba rutas alternativas a las del Río San Juan y Gran Lago Cocibolca, en Nicaragua se aferraban siempre a la ficción de una singular

importancia geográfica del país y, por ende, a un destino histórico colectivo. En las palabras de José Santos Zelaya, solo el canal hará a nuestra patria “digna de figurar entre las naciones” (1994, pp. 50-52). La propia imagen de los nicaragüenses y su imaginario nacional están impregnados de esa perspectiva hasta el día de hoy.

Tanto peor fue la caída en el año 1902 cuando el Congreso en Washington se decidió sorpresivamente por la ruta de Panamá. La negativa a un proyecto que se creía seguro resultó más que una pérdida de perspectiva económica. Fue un golpe, una humillación que partió el alma de la nación. En consecuencia, la reacción del entonces presidente Zelaya fue bastante terca; trató de mostrar una fuerza que en realidad no tenía y anunció construir el canal con Japón o el Imperio Alemán. Su diplomacia no sólo aceleró su propia caída en 1909, sino que influyó en las tragedias diplomáticas de la Nicaragua del siglo XX.

Con la apertura del canal de Panamá en el año 1914 el tema no desapareció de Nicaragua; por decirlo así, solo “se fue a dormir” (ver, por ejemplo: Severin, 1960). Los Estados Unidos siguieron con la obsesión de controlar Nicaragua por su propia seguridad; para ellos, se trataba de evitar la construcción de un segundo canal. Tal proyecto podría hacer la competencia a Panamá o inclusive caer en manos de otra gran potencia. En 1914, cuando Nicaragua se encontraba ocupada por los US-Marines, se concluyó el tratado Chamorro-Bryan en Washington, por el cual se cedió a Estados Unidos derechos exclusivos y perpetuos para construir un canal interoceánico y establecer una base naval en el Golfo de Fonseca. El único sentido de tal concesión fue hacer imposible una nueva construcción. De esta forma, el tema del canal se complicaba cada vez más y gradualmente fue pasando al teatro de las sombras.

Habiendo perdido toda perspectiva realista, la idea del canal todavía daba pruebas de una existencia tenaz; incluso lograba atraer más fácilmente toda clase de deseos y proyecciones. En 1929 y 1939, respectivamente, se presentaron misiones norteamericanas en el país para hacer nuevos estudios de la ruta por Nicaragua. Estas acciones no fueron pasos serios hacia una realización de la gran obra, pero suficientes para dar nueva vida a la incesante imaginación del supuesto destino nacional. En 1987, el gobierno revolucionario sandinista encargó un estudio de viabilidad a una compañía japonesa, pero fue lo suficientemente prudente para no dramatizar demasiado el tema (IHNCA, 1998, pp. 34, 36). En tiempos del presidente Arnoldo Alemán hubo otro intento de dar nueva vida al proyecto del canal. En esta ocasión, la idea fue un sistema ferroviario como logística entre los dos océanos, llamado canal seco. El mencionado plan se hundió cuando salió a la luz pública que Alemán había conseguido ventajas ilícitas para su propia familia en la fase preparativa del negocio.

Actualmente es Ortega quien anuncia la subida al Olimpo con el proyecto más grande de todos, con una dimensión técnica que empequeñece la capacidad ampliada del canal de Panamá. Ortega quiere cortar el nudo de la humillación nicaragüense. La solemne proclama en la conmemoración del asesinato del General Sandino debía colocar el proyecto en medio del orgullo nacional. Además, las espectaculares promesas de trabajo y bienestar no han fallado en producir su efecto político: el entusiasmo se ha multiplicado. Según una encuesta, en junio de 2013 el 73% de la población creía en la realización del Gran Canal y el 71% opinaban que significará trabajo y bienestar (Rogers, 2013b). El público crítico y la oposición

han levantado la voz, pero Ortega tiene un apoyo bastante amplio en este asunto. Muchas personas se limitan a hacer críticas de ciertos aspectos del proyecto, pero en principio abogan por la realización. Un ejemplo es Monseñor René Sandigo, presidente de la Conferencia Episcopal, quien considera la construcción del canal como “una idea fabulosa” y un proyecto “que ojalá garantice una estabilidad económica”. Sin embargo, pide manejar con cautela este asunto y “que se garantice la conservación del Gran Lago” (Redacción Central, 2013). Ante este contexto, se plantea la pregunta de si Nicaragua realmente ha llegado al momento del cambio hacia un futuro prometedor; ¿se realizará realmente el gran salto hacia el progreso del que tanto se habla actualmente?

3. El Canal: una abusiva concesión vestida de sueño nacional

El proyecto del Gran Canal pretende realizar el tan deseado “sueño nacional” y el “destino natural” del país de ser un emporio del comercio mundial. Con este triunfo, Ortega quiere aumentar el peso internacional del país y dar una base sólida a la soberanía precaria del pequeño país. Tal promesa ignora un problema estructural que todos los proyectos previos han revelado: para poder obtener la ansiada soberanía, el presidente debe primero cederla a un actor externo. En otras palabras, la grandiosa promesa podría convertirse en una grave amenaza (Kinloch Tijerino, 1994, p.42). Ni el Estado ni las empresas nacionales en Nicaragua disponen de suficiente capital y de la costosa tecnología necesaria para un megaproyecto de esta naturaleza. Por eso es necesario encontrar una compañía extranjera que financie y realice el proyecto. La suma que el empresario Wang Jing ofreció reunir equivale a entre cuatro y seis veces el valor del producto interno bruto de la economía nacional por año. Ante ello, no es ninguna sorpresa que se produzca un total desequilibrio entre la política nacional y el poder del inversionista chino cuando el mencionado exige ventajas económicas y garantías públicas para asegurar el riesgo de su negocio.

Una mirada al texto de la concesión pública para el Sr. Wang Jing (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2013) confirma los peores temores al respecto: la compañía HKND obtiene el derecho exclusivo de financiar, construir y operar el Gran Canal, más puertos, líneas de ferrocarril, aeropuerto, oleoducto, etc. por un lapso de cincuenta años. La concesión es prorrogable por cincuenta años más. Como “contraprestación” por la concesión, la HKND está obligada a pagar a la Autoridad Nacional (AGCI) una suma mínima de “hasta diez millones de US\$” al año durante 10 años. La AGCI teóricamente participará de los ingresos del canal por convertirse en un accionista de la empresa operadora del canal (el HKND Group Holdings Ltd., registrada en Islas Caymán). Según la concesión empezará con el 1% de las acciones al principio, y el porcentaje se elevará al ritmo de uno por ciento por año; o sea que después de 10 años, la transferencia alcanzaría el 10%, después de 50 años, 50% etc. La compañía HKND obtendrá amplios derechos para la construcción y operación del canal, los cuales se harán sentir inmediatamente en forma de expropiaciones. Esos derechos se refieren potencialmente a todo el territorio nacional, puesto que el canal atravesará todo el país, y la ruta todavía no ha sido detallada. La compañía

HKND tendrá exención de impuestos para todos sus negocios y sus empleados extranjeros. Otras condiciones, como por ejemplo, estándares laborales, sociales o ecológicos, no aparecen. Demandas por daños materiales o ambientales están expresamente excluidas. En efecto, la empresa no tiene más obligaciones que la construcción del canal. Tal obligación ni siquiera tiene plazo, y no están previstas sanciones. El Estado, por su lado, no sólo otorga la concesión sino que contrae un gran número de obligaciones. Posiblemente tendría que enfrentar demandas por daños y perjuicios de parte de la compañía (véase López Baltodano, 2013; Bárcenas, 2013).

Este documento, sin duda alguna, pertenece a la tradición de las grandes concesiones a las compañías madereras y bananeras de los tiempos del imperialismo del dólar y del somocismo, cuando se colocaban departamentos enteros a la disposición de las compañías extranjeras. La única diferencia consiste en que el concesionario no es europeo ni norteamericano, sino un ciudadano chino. El Sr Wang Jing es un personaje poco conocido en el ámbito de los negocios; no habla ni una palabra de español. El Manifiesto en defensa de la soberanía nacional, firmado por más de 100 personajes prominentes de Nicaragua, llama a la concesión un “atropello sin precedentes contra la integridad de nuestra patria” y opina que se crearía “en el país un verdadero enclave extranjero sin competencia alguna de las autoridades judiciales, militares y de policía”. De esta forma “de nuevo volvemos a convertirnos en un peón de los intereses de dominio de las superpotencias ” (Sociedad Civil, 2013). En 2013, al menos 31 recursos por inconstitucionalidad de la Ley No.840 fueron presentados a la Corte Suprema de Justicia. Entre los demandantes estaban grupos representados por el académico Carlos Tünnermann, Azahalea Solís, militante del Movimiento Autónomo de Mujeres, líderes de comunidades indígenas de la Costa Atlántica y muchos personajes conocidos. Los magistrados, sin embargo, rechazaron los recursos en un solo fallo, dando luz verde al comandante Ortega y su proyecto canalero (Salinas Maldonado, 2013).

4. El canal ante la política internacional

Inevitablemente, el proyecto del canal plantea la pregunta de en qué forma podría integrarse en el sistema hemisférico de seguridad, ya que el beneficiario de la concesión es chino; es decir, un ciudadano representante de una superpotencia asiática. La República Popular China ha extendido e intensificado su influencia en América Latina durante la última década y tiene un marcado interés en el desarrollo de rutas marítimas, al menos por razones económicas (Detsch, 2013). Resulta oportuno mencionar que Ortega, cuidadosamente, ha evitado un tono antiimperialista alrededor del proyecto del canal. En un encuentro personal con el presidente Obama en Costa Rica ha mencionado el proyecto y ha invitado al capital americano a participar. Para Ortega, el Sr. Wang Jing es un empresario privado y la construcción del canal es un campo abierto para financieros de todo el mundo. No se habla de un interés, ni mucho menos de una participación del gobierno chino. El Sr. Wang Jing insiste en que no hay ningún “elemento político” en el proyecto (Moore, 2013, p. 3). La posición diplomática del gobierno nicaragüense se refiere

a un proyecto de negocios que influye en la política no más que indirectamente. Washington hasta la fecha no manifiesta aprobación ni protesta, sólo silencio diplomático. En cierta medida, la administración de Obama ha aceptado la versión referente a un asunto de negocios. El viceministro de comercio, Sr. Walter Bastian, en agosto de 2013 demandó “transparencia” en la gestión del canal para que empresas norteamericanas puedan participar en el otorgamiento de concesiones. Bastian ha declarado que los objetivos geopolíticos de China en América “no le inquietan” (Enríquez, 2013).

El interés de Nicaragua es, seguramente, mantener asuntos estratégicos de seguridad al margen del debate. Esta estrategia puede funcionar hasta cierto grado, como se puede observar en el caso de Panamá. Las empresas chinas desempeñan un rol de primer orden en la zona del canal, sin haber provocado dificultades en la política mundial. Sin embargo, debe considerarse que el reto chino a la hegemonía de los Estados Unidos está presente en el trasfondo y puede manifestarse en otro momento. También podría imaginarse el escenario cuando surja la sospecha de la implicación encubierta de los carteles de la droga en la inversión canalera. Un conflicto internacional y amenazas de intervención militar no se harían esperar.

5. El canal y las relaciones regionales

La paradoja de la realización del canal, al mismo tiempo fortaleciendo y arriesgando la soberanía nacional, tiene una dimensión centroamericana. Un proyecto del tamaño y de la importancia del canal interoceánico está hecho, obviamente, para ser realizado conjuntamente por las naciones de la región. Por ende, el canal no solo ha estado en el centro de la identidad nicaragüense, sino que también en el centro de numerosos proyectos centroamericanos de unificación (Kinloch Tijerino, 1994, pp. 50 y ss). Augusto Sandino, a quien Ortega en este caso se remite sin justificación, entendía la necesidad de lograr la unión de todos los estados latinoamericanos para poder aprovechar la construcción del canal como una realización conjunta de su soberanía.² Pero intereses particulares y disputas interminables, incluyendo muchas guerras, han impedido tantas veces los pasos hacia una integración centroamericana, ni hablar de toda América Latina. Con su proyecto unilateral del canal, Ortega obviamente confirma, e incluso profundiza el lado negro de la tradición regional.

Es cierto que la propia política nacional puede ser el punto de partida; no se puede posponer proyectos importantes hasta que los hermanos enemistados estén en armonía. No obstante, sí se podría esperar una iniciativa preparada y concertada diplomáticamente que cuente con la aprobación o el apoyo activo de los vecinos regionales. Sin embargo, Ortega, que se entiende como pionero de nuevas alianzas como ALBA y CELAC, hace todo lo contrario: se destaca a costa de sus países vecinos. No muestra ningún interés en incluir en sus planes a Costa Rica, que tiene en el Río San Juan una frontera común con Nicaragua y un reconocido derecho a la participación. En vez de cultivar la cooperación con Costa Rica, desde hace años

2 Augusto C. Sandino, *Carta a los gobernantes de América: propuesta de una conferencia continental (20 de marzo de 1929)*, en: Ramírez (1981, pp.338-355).

Ortega mantiene un conflicto fronterizo en el Río San Juan. Además, Nicaragua acaba de declarar que la ruta del proyectado canal no seguirá el Río San Juan, sino que se realizaría en el interior del país, a una distancia segura de la frontera. Estas decisiones se deben, supuestamente, a razones geológicas. Sin embargo, lo cierto es que no se puede repicar y andar en la procesión; es decir, no se puede desencadenar conflictos fronterizos e iniciar un proyecto en conjunto.

6. Un canal hacia el autoritarismo del pasado

En origen y procedimiento, el proyecto del Gran Canal hasta hoy no señala un futuro más democrático para Nicaragua; al contrario, está ligado al autoritarismo del pasado. El Manifiesto habla de un sistema autoritario, que somete a las instituciones a la arbitrariedad de decisiones inconsultas que tienen que ver con toda la nación y con su futuro (Sociedad Civil, 2013, p.2). Ortega ha iniciado el proyecto en base a su poder personal y sólo después lo ha sometido al público y al parlamento. La Asamblea Nacional conoció el texto de la Ley 840 (concesión a Wang Jing y la HKND) pocos días antes de que la fracción mayoritaria del FSLN votara a su favor. La ley tiene la forma de una concesión para el proyecto más grande de la historia nacional. Según las reglas reconocidas de Transparency International, los adjudicamientos tienen que cumplir con los siguientes criterios: las condiciones deben ser transparentes (transparencia), una convocatoria debe asegurar la competencia de los posibles concesionarios (competencia) y la participación democrática en el proceso de decisión debe tener lugar (consulta). El proyecto del canal no cumple con ninguna de las mencionadas condiciones. La compañía HKND fue escogida por dedazo del presidente y esta decisión fue anunciada como un hecho consumado. Tanto los acuerdos importantes como la persona jurídica y el reparto del poder en la compañía HKND son nebulosos y secretos. En este momento, la opinión pública en Nicaragua está imponiendo una discusión del proyecto, pero ya no puede cambiar la ley (Olivares, 2013).

Todo el proyecto, tanto económica como políticamente, está cargado de una fuerte dosis de megalomanía. Según el economista Adolfo Acevedo, el gobierno de Ortega ha seguido alimentando la ilusión de que el desarrollo llegará con algunos megaproyectos que, casi de un día para otro, como por arte de magia y por si solos, convertirían a Nicaragua de un país atrasado y pobre en un país desarrollado y próspero. Según Acevedo, el proyecto podrá terminar en una aventura y el proceso de realización habla de una improvisación alarmante. Los efectos del canal no serán sustentables, sino destructivos. Después de la fase inicial y su importante auge temporal amenazará la llamada enfermedad holandesa, porque las entradas masivas de capital provocarán una inflación, encarecerán las exportaciones y causarán un estancamiento económico. El enclave del canal no se integrará a la economía nacional y la renta por las ventajas geográficas de la ruta de Nicaragua quedará en manos del monopolista Wang Jing y no del estado nicaragüense (Acevedo, 2013). Los escenarios prometedores del futuro también ignoran los riesgos de la fase inicial de la construcción. Una escasez de mercancías, por ejemplo materiales de construcción, y también de alimentos, parece probable porque el país no tendrá la capacidad ni de producción ni de importación para cubrir la creciente demanda.

Los argumentos de Cirilo Otero y Oscar René Vargas refuerzan tales objeciones. Los dos sociólogos califican de ilusionistas, inviables y triunfalistas las proyecciones del impacto que el Canal tendría en la economía entre los años 2014 y 2018. El gobierno espera comenzar la obra en 2014, pero modernos proyectos de construcción necesitan técnicos e ingenieros que no hay en Nicaragua. Para formar la mano de obra calificada que requiere la construcción del anhelado Canal, Nicaragua tendría que invertir en educación técnica y superior durante los próximos veinte años. Solo recientemente, en febrero de 2014, el Consejo Nacional de Universidades (CNU) ha reconocido la necesidad de ofrecer y desarrollar nuevas carreras para la construcción del canal interoceánico. En ningún caso, sin embargo, podrán empezar a funcionar antes de 2015 (Álvarez & Siria, 2013; Castillo Bermúdez, 2014).

En este aspecto cabe una mirada hacia la experiencia de Panamá. La construcción del canal probablemente ha significado para Panamá más ventajas que desventajas. Lo cierto es que hay un antes y un después de la construcción del canal en el país. Las contradicciones sociales y étnicas en la población no han desaparecido; por el contrario, en muchos casos se han agudizado. Al principio, Panamá cedió la soberanía de la construcción y operación del canal a una potencia extranjera, y le costó un vejamen de 85 largos años recuperarla. Cuando, finalmente, en el año 2000 pudo asumir la administración del canal; salió a la luz que el canal tampoco fue una gallina de huevos de oro, sino una instalación envejecida que necesitaba costosas y largas inversiones en un monto ascendente de 6 a 8 mil millones de dólares. Posterior al año 2000 fue necesario un largo debate sobre la renovación y ampliación del canal; se desarrolló un largo proceso de discusión y planificación con participación del público. En éste se debatieron muchos aspectos, como por ejemplo las consecuencias para el mercado de trabajo y el medio ambiente. Este proceso fue concluido con un referendo, y solo después de él empezaron los programas de construcción que actualmente están en camino.³ En la ampliación de su canal la democracia panameña, conocida por sus debilidades, ha encontrado un procedimiento democrático del cual Nicaragua en este momento está muy lejos.

7. El canal como desastre ambiental anunciado

No podemos terminar sin abordar los problemas ambientales. Entre los expertos que han expresado críticas masivas al proyecto se destacan Jaime Incer Barquero, hasta hoy asesor del gobierno, y Victor M. Campos Cubas, vicedirector del reconocido Centro Humboldt en Managua (Gaupp, 2013, p. 3).⁴ El canal necesitaría un corredor a través de todo el país, el cual tendría por lo menos 500 metros de ancho, además del ferrocarril, los puertos, las zonas industriales, etc. Por lo tanto, recortaría la movilidad de los animales y las plantas en medio del Corredor Biológico Mesoamericano. Los planes prevén hacer uso de varias zonas protegidas ignorando su propia legislación ambiental. El problema más agudo es el futuro del Gran Lago de Nicaragua. En

3 Para la historia del Canal de Panamá ver Mack (1944) y otras ediciones. Para la ampliación del Canal en curso ver Gandásegui, Jr. (2008). softwares estadísticos además de estadígrafos como varianza y desviación estándar, los cuales capturan la dispersión en una distribución.

4 Para un análisis detallado ver Campos Cubas (2013).

pocos años, superpetroleros de la clase de 250.000 toneladas están previstos para atravesar el lago cerca de la isla de Ometepe. El lago hoy no está contaminado y representa el depósito de agua dulce más grande de América Central para usos humanos y agrarios. El lago abastecerá el gigantesco sistema del canal y sus esclusas con agua, y no se sabe todavía si sus afluencias podrán compensar las pérdidas continuas. Campos afirma: En la actualidad todo el mundo busca cómo conservar el agua dulce y nosotros estaríamos botándola. Casi medio millón de metros cúbicos de agua dulce se irían con cada barco al mar. Ese es otro de los contrasentidos de este proyecto: desperdiciar agua dulce potabilizable (Campos Cubas, 2013, p.19). Excavaciones permanentes dentro del lago serían necesarias para dejar abierto el trayecto navegable y los sedimentos causarían un problema de contaminación en el funcionamiento normal. Además, siempre hay un riesgo de avería, y eso sería una catástrofe total para toda la región, que ya está sufriendo una aguda escasez de agua. Tenemos que [multiplicar] el mensaje de advertencia para que la población (...) entienda que, en su forma actual, este proyecto significa una amenaza a su vida, a su seguridad alimentaria y a su seguridad hídrica (Campos Cubas, 2013, p.22).

A los críticos se han sumado dos biólogos de peso internacional: Axel Meyer, catedrático de la Universidad de Konstanz, Alemania, y Jorge Huete-Pérez, profesor de la Universidad Centroamericana en Managua y director de la Academia de Ciencias. En un artículo en la revista *Nature* afirman que el nuevo canal podría causar un desastre ambiental en Nicaragua y la región. La construcción del canal, según los académicos, pasará por la Reserva Natural Cerro Silva, cortará el Corredor Biológico Mesoamericano, destruirá 400,000 hectáreas de selva tropical y biotopos húmedos, y pondrá en peligro inminente al Gran Lago Cocibolca. Meyer y Huete-Pérez, tanto como Jaime Incer Barquero, insisten en la necesidad de un estudio de impacto ambiental que sea independiente y lo suficientemente profundo. Opinan que tal estudio no puede llegar a conclusiones definitivas hasta finales del año 2014, fecha en que las obras de construcción deben arrancar (Meyer & Huete-Pérez, 2014; ver también EFE, 2013).

8. Corolario

Hemos visto que el sueño del canal tiene raíces antiguas en Nicaragua y forma parte central del imaginario de la nación. Pero su realización no necesariamente va a reforzar la soberanía del país, también podría llevar a su pérdida definitiva. Sin una discusión crítica de las ventajas y riesgos y sin un avance en la cultura política y participación popular, los planes traerán graves consecuencias. En su forma actual, el proyecto no solo fallará en sus grandes promesas. En caso de ser realizado, representaría una amenaza al futuro del país.

Referencias bibliográficas

- Acevedo, A. (2013, agosto). El Canal y la ilusión del desarrollo. *Envío*, (377). Recuperado el 14 de septiembre de 2013, de <http://www.envio.org.ni/articulo/4720>.
- Álvarez, W. & Siria, T. (2013, 10 de junio). No hay condiciones para el Canal. *La Prensa*. Recuperado el 11 de junio de 2013, de <http://www.laprensa.com.ni/2013/06/10/poderes/150176-no-hay-condiciones-canal>.
- Asamblea Nacional de Nicaragua. (2013, 14 de junio). Ley 840. *La Gaceta Diario Oficial*, (110), año CXVII, Managua: La Gaceta.
- Bárceñas, F. (2013, 16 de agosto). Una trampa contractual: las trampas de la concesión canalera al empresario chino Wang Jing. *Confidencial*. Recuperado el 17 de agosto de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13273/una-trampa-contractual>.
- Campos Cubas, V. M. (2013, julio). El Canal hará un daño irreversible al Lago Cocibolca. *Envío* (376),14-22.
- Cardenal, E. (1966). *El Estrecho Dudoso*. Madrid: Ed. Cultura Hispánica.
- Castillo Bermúdez, J. (2014, 5 de febrero). El CNU analiza su currículo. *La Prensa*. Recuperado el 06 de febrero de 2014, de <http://www.laprensa.com.ni/2014/02/05/ambito/181196-cnu-analiza-curriculo>.
- de Córdoba, J. (2013, 13 de junio). Nicaragua revives its Canal Dream. *The Wall Street Journal*. Recuperado el 14 de junio de 2013, de <http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424127887323734304578543432234604100>.
- Detsch, C. (2013, septiembre). China in Lateinamerika. Antiimperialistischer Freund oder neuer Hegemon?. *Perspektive*. Berlín: Friedrich-Ebert-Stiftung.
- EFE. (2013, 20 de noviembre). Incer Barquero duda sobre estudios ambientales del Canal. *Confidencial*. Recuperado el 21 de noviembre de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/14920/incer-barquero-duda-sobre-estudios-ambientales-del-039-gran-canal-039>
- Enríquez, O. (2013, 5 de agosto). EE.UU. demanda transparencia en concesión canalera. *Confidencial*. Recuperado el 10 de agosto de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13060/ee-uu-demanda-transparencia-en-concesion-canalera>
- Gandásegui, Jr., M. A. (2008). *Debate sobre la ampliación del Canal de Panamá*. Ciudad de Panamá: Ed. Portobelo y CELA.
- Gaupp, P. (2013, 20 de agosto). Daniel Ortigas Kanalprojekt. Jahrhundertwerk oder autokratische Machenschaft?. *Neue Zürcher Zeitung*. Recuperado el 21 de agosto de 2013, de <http://www.nzz.ch/aktuell/international/auslandnachrichten/jahrhundertwerk-oder-autokratische-machenschaft-1.18135491>.
- Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica [IHNCA]. (1998). *Exposición Documental: El Canal Interoceánico en la Historia de Nicaragua*, Catálogo. Managua: Autor.
- Kinloch Tijerino, F. (1994). El Canal Interoceánico en el Imaginario Nacional. Nicaragua, Siglo XIX. *Taller de Historia*, (6). Managua: IHNCA.
- Latin American Weekly Report. (2013, 13 de junio). Ortega´s dream takes shape.

- Latin American Weekly Report*. Recuperado el 10 de julio de 2013, de <http://www.latinnews.com>
- López Baltodano, M. (2013, 12 de agosto). 25 verdades sobre la concesión del Canal. *Confidencial*. Recuperado el 14 de agosto de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13199/25-verdades-sobre-la-concesion-del-canal>
- Mack, G. (1944). *The Land Divided. A History of the Panama Canal and Other Isthmian Projects*. New York: Knopf.
- Meyer, A. & Huete-Pérez, J. (2014, 20 de febrero). Conservation: Nicaragua Canal could wreak environmental ruin. *Nature*, 506 (7488), 287-289.
- Moore, M. (2013, 30 de julio). Chinese entrepreneur reveals route for Nicaraguan canal. *The Telegraph*. Recuperado el 10 de agosto de 2013, de <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/10212169/Chinese-entrepreneur-reveals-route-for-Nicaraguan-canal.html>;
- Olivares, I. (2013, 18 de agosto). HKND aplazada en transparencia. *Confidencial*. Recuperado el 20 de agosto de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13303/hknd-aplazada-en-transparencia>.
- Ramírez, S. (ed.).(1981). Augusto C. Sandino, Carta a los gobernantes de América: propuesta de una conferencia continental (20 de marzo de 1929) (pp. 338-355). *El pensamiento vivo*, 1. Managua: Editorial Nueva Nicaragua.
- Redacción Central. (2013, 17 de junio). Pueblo nicaragüense valora positivamente el Gran Canal Interoceánico. *La Voz del Sandinismo*. Recuperado el 9 de septiembre de 2013, de <http://www.lavozdel sandinismo.com/nicaragua/2013-06-17>.
- Ríos, J. (2014, 19 de febrero). A canal across Nicaragua: Is this for real?. *Tico Times*. Recuperado el 20 de febrero de 2014, de <http://www.ticotimes.net/2014/02/19/a-canal-across-nicaragua-is-this-for-real>.
- Rogers, T. (2013a, 10 de julio). Nicaragua Canal: bonanza or boondoggle?. *The Nicaragua Dispatch*. Recuperado el 12 de julio de 2013, de <http://nicaraguadispatch.com/2013/07/nicaragua-canal-bonanza-or-boondoggle/>
- Rogers, T. (2013b, 30 de junio). Poll: Nicaraguans hopeful about the canal. *Nicaragua Dispatch*. Recuperado el 30 de junio de 2013, de <http://nicaraguadispatch.com/2013/06/poll-nicaraguans-hopeful-about-canal/>.
- Salinas Maldonado, C. (2013, 18 de diciembre). CSJ rechaza los 31 recursos contra el canal. *Confidencial*. Recuperado el 20 de diciembre de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/15351/csj-rechaza-los-31-recursos-contrael-canal>
- Severin, K. (1960, 16 de noviembre). El Canal Dormido. *O Cruzeiro Internacional*, 4 (22).
- Sociedad Civil (2013, 24 de junio). Manifiesto en defensa de la soberanía nacional: más de cien personalidades, entre juristas, intelectuales, políticos, economistas y periodistas, llaman a anular la ley violatoria de la Constitución. *Confidencial*. Recuperado el 30 de junio de 2013, de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/12413/>
- Storey, I. (2013, 27 de junio). China´s Central American Canal Dreams. *The Straits Times (Singapore)*. Recuperado el 30 de junio de 2013, de <http://www.iseas.edu.sg/ISEAS/upload/files/is27jun13%281%29.pdf>.