

El Canal Interoceánico de Nicaragua cumple un sueño sin despejar las dudas

[Jairo Marcos y M^a Ángeles Fernández](#)



El presidente de Nicaragua, Daniel Ortega (izquierda) estrecha la mano a Wang Jing, presidente de la compañía China que va a llevar a cabo la construcción del Gran Canal Interoceánico, junio 2013. Inti Ocon/AFP/Getty Images

El conglomerado chino HKND Group comienza a finales de diciembre las obras de un paso que unirá el océano Pacífico con el Atlántico por Nicaragua. Con capacidad para buques de gran tamaño, los impactos ambientales y sociales siembran la duda sobre un proyecto que ha sido una aspiración nacional desde hace siglos.

Fue Hernán Cortés, allá por el siglo XVI, quien primero lo soñó: “El que posea el paso entre los dos océanos podrá considerarse dueño del mundo”. Serán los chinos, cinco siglos después, quienes hagan realidad el sueño nicaragüense de convertirse en nexo de unión oceánica. Entre medias, innumerables pero infructíferos intentos, más una afrenta: Panamá se adelantó uniendo las dos orillas. A finales de diciembre comienzan las obras del anhelado Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, que nace como alternativa para los buques de mayor tamaño que no pueden circular por el país vecino. Detrás de las obras está el capital chino, a través del conglomerado HKND Group.

“Con todo lo controvertido que pueda ser, representa una gran oportunidad para que Nicaragua despegue de forma firme hacia el desarrollo”, sostiene el historiador nicaragüense Manuel Moncada. En sus declaraciones para *esglobal*, desempolva las dualidades que envuelven este megaproyecto: desarrollo y oportunidad, por un lado; pérdida de soberanía y grandes impactos sociales y ambientales, en el opuesto.

La primera es la es postura oficial: “Es un día histórico, de gran transcendencia en las rutas de

evolución, de transformación de la vida material, social y cultural de nuestro país”, afirmó horas antes de la presentación la primera dama y figura clave en la política del país, Rosario Murillo. La segunda es la de la ciudadanía que no ve con buenos ojos la iniciativa y exige “públicamente al presidente, a los diputados y a todos los funcionarios involucrados que actúen en función de los intereses de la nación, y no del gran capital”, ha escrito la abogada y experta en cambio climático Mónica López Baltodano, quien asegura que el proyecto es anticonstitucional.

El eterno desvelo nicaragüense, cuyos primeros cálculos se realizaron en 1534, tendrá finalmente una longitud aproximada de 278 kilómetros, 105 de ellos por el Lago Cocibolca (o Gran Lago Nicaragua). Contará con esclusas en el Pacífico y en el Caribe, con una anchura de unos 520 metros, incluyendo las bahías laterales, y una profundidad que variará entre los 27 y los 30 metros. Permitirá el paso de buques con capacidad de hasta 25.000 contenedores o 400.000 toneladas y petroleros de hasta 320.000 toneladas. La circulación prevista es 5.100 barcos anuales, con 30 horas de tránsito por cada uno. Se construirá además un lago artificial de 395 kilómetros cuadrados llamado Atlanta.

Puertos, complejos turísticos, aeropuertos, una zona de libre comercio y carreteras son otras de las infraestructuras asociadas al Canal, en cuya construcción se espera la implicación de unas 50.000 personas y 200.000 durante la explotación, a las que habría que sumar a quienes trabajen de los centros turísticos y en la zona de libre comercio; con ello se espera que el empleo formal pase de las 663.000 personas actualmente al 1,9 millones para 2018. Todo ello, según los datos oficiales del Gobierno, de la concesionaria y de la empresa Environmental Resources Management (ERM), encargada de los estudios técnicos. Los números que acompañan a este faraónico proyecto son contundentes. Las obras tendrán un coste de 50.000 millones de dólares (unos 40.400 millones de euros) y durarán hasta 2019.

Opciones de desarrollo

De las seis posibles rutas analizadas finalmente se optó por la 4, la que según los documentos oficiales supone un ahorro de 943 kilómetros a los barcos que vayan de un lado al otro de Estados Unidos. “Este Canal forma parte Plan Nacional de Desarrollo Humano, que tiene como objetivo el crecimiento económico con estabilidad macroeconómica, para crear empleo, reducir la pobreza y promover la igualdad. No es un proyecto aislado”, explica a *esglobal* sin titubeos el portavoz de la Comisión del Gran Canal, Telémaco Talavera.

La seguridad con la que habla este rector de la Universidad Nacional Agraria de Nicaragua no es compartida por parte de la población, que lleva semanas saliendo a las calles contra la

construcción de la megainfraestructura. El miedo a perder sus tierras; la inadecuación de las indemnizaciones; el impacto sobre pueblos originarios que no han sido consultados acerca del uso de sus territorios; los daños ambientales, sobre todo los relacionados con el Lago Cocibolca, símbolo nacional; el temor a la pérdida de soberanía ante una empresa externa; así como la falta de información son los principales argumentos que esgrime la oposición. Los detractores insisten que todo el proceso ha sido “secreto, lo que convierte a la concesión en cuestionable e ilegítima”, insiste también López Baltodano, directora ejecutiva de la Fundación Popol Na.

"No al Canal", "¿Qué quieren los campesinos? Que se vayan los chinos" o "Daniel vende patria" son algunas de las consignas gritadas en las manifestaciones que se vienen repitiendo desde hace semanas en diferentes puntos del país. “Varios sondeos realizados por encuestadores internacionales independientes indican que el 76% de la población está de acuerdo. Hay grupos que han protestado, lo que refleja que en Nicaragua existe libertad de expresión, de movilización y de manifestación; pero creo que nos ha faltado una información más activa”, insiste Talavera, que no encuentra un solo *pero* al proyecto ni a la forma en que se ha tramitado.

Una larga historia

“Esta magna posición entre dos mares podrá ser, con el tiempo, el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tributos de las cinco partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la Tierra, como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio”, escribió Simón Bolívar a principios del siglo XIX. Aprovechar los lagos de Nicaragua y la navegabilidad del río San Juan para unificar el comercio mundial también fue un sueño del *libertador* americano. Y de otros muchos.

Sólo en los últimos dos siglos, Nicaragua ha acogido más de 70 proyectos de canales interoceánicos, por lo que el punto de vista histórico es clave en el debate. “Hablar del canal es realmente complicado. Hay que considerar los elementos técnicos, científicos, jurídicos, económicos, históricos y geopolíticos”, alerta la experta en cambio climático y una de las voces más críticas.

Fue Estados Unidos, cuando dominaba la zona centroamericana, quien estuvo más cerca de la construcción. De hecho, fue una artimaña financiera, un juego de *lobbys* y un volcán en erupción quienes empujaron finalmente las obras hasta Panamá, que se impuso en la votación del Congreso por 42 votos a 34. “Muchos de los que critican este proyecto, muestran hoy una

preocupación que nunca tuvieron cuando Nicaragua estuvo bajo dominio de Estados Unidos”, rememora el historiador Moncada. Y es que, entre 1914 y 1972 estuvo vigente el Tratado Chamorro-Byran (en referencia al ministro de Nicaragua en Washington y el secretario de Estados de Estados Unidos, respectivamente) por el que la potencia se quedaba en exclusividad los derechos canaleros sobre Nicaragua.

Intereses políticos y la soberanía en juego

“La historia siempre ha estado ligada a los intereses geopolíticos de potencias extranjeras”, apunta López Baltodano, quien incluye en esta lista a la actual presencia de China. La pérdida de soberanía del país es uno de los argumentos de los disconformes, un temor que no comparte el vocero de la Comisión del Canal: “En absoluto”, responde cuando se le pregunta si se perderá soberanía. “El Canal será construido en base a las leyes que Nicaragua ha aprobado”, remarca.

La independencia del país, de su ciudadanía y sus instituciones frente a injerencias extranjeras es uno de los temas más polémicos. El presidente, Daniel Ortega, defensor de que la soberanía nicaragüense pasa por “tener recursos”, sacó adelante con sumatoria en la Asamblea Nacional las dos normativas que arrojan al canal. La concesión de uso será por 50 años, prorrogables por otros 50 años, y el país centroamericano tendrá de inicio el 1% de acciones. Una proporción que irá aumentando el 10% cada década. Además recibirá 100 millones de dólares (más de 80 millones de euros) en diez pagos anuales por la concesión.

¿A quién beneficiarán esos recursos?, se pregunta la ciudadanía. “Se va a generar más empleo y se va a dinamizar la economía. Si nuestro PIB sigue creciendo se reinvertirá en salud, educación, infraestructuras, aumento en la capacidad productiva y protección del medio ambiente”, insiste el portavoz de la Comisión.

Más allá de la que empresa sea china, poco se conoce del conglomerado y lo mismo sucede con los inversores. El medio online nicaragüense *Confidencial* publicó recientemente una amplia investigación, apoyada en el trabajo de López Baltodano, en la que explica que el empresario Wang Jing, del que poco se sabe en el país, diluye su responsabilidad entre 15 empresas asociadas a HKND y de las que también falta información, salvo que están registradas en sitios tan dispares como Pekín, Hong Kong, las Islas Caimán, Holanda y Nicaragua.

A pocos días del inicio de las obras, las dudas son considerables. El Grupo Cocibolca, que

reúne a nueve organizaciones nicaragüenses, insistió el pasado 21 de noviembre que no conocen los resultados de los estudios de impacto ambiental, social y cultural, ni tampoco los estudios de factibilidad financiera, económica y comercial. Denunciaron asimismo que sigue sin presentarse la justificación técnico-científica y financiera que sustente la ruta elegida.

Impactos externos

Los interrogantes que levantan las obras superan las fronteras. Entre las dudas más acuciantes: la afectación del río San Juan, fronterizo con Costa Rica; el futuro papel de China, que sorprendentemente y a pesar de este negocio no tiene relaciones diplomáticas con Managua por ser aliado de Taiwan; y la competencia que pueda hacer Nicaragua a Panamá, cuyo canal está ahora en fase de ampliación. Telémaco Talavera aclara este último aspecto, asegurando que el comercio mundial está creciendo, que Nicaragua acogerá a los buques que no tengan cabida en el país vecino por su tamaño y que no existe rivalidad sino colaboración entre ambos Estados. A las dudas que envuelven el proyecto se suman la competencia que pueda suponer la apertura de un paso por el Ártico debido al deshielo, pero ni desde Panamá ni desde Nicaragua consideran esa posible futura opción como competencia real. “La variabilidad de las condiciones del hielo es significativa entre un año y otro, lo cual dificulta la planificación del uso de esta ruta para el transporte marítimo comercial”, recoge por ejemplo un informe de la página web del Canal de Panamá. El vocero nicaragüense tira por su parte de datos: “El comercio del mundo está creciendo. Entre 1988 y 2011 que creció del 121%, y se proyecta un crecimiento del 42,2 % más en los próximos años, mientras que por los canales apenas transita el 5 % del comercio marítimo mundial”.

El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua pondrá a prueba, asegura el Centro Humboldt en un detallado informe, “el ordenamiento normativo proactivo impulsado por Naciones Unidas (Global Compact), organismos financieros internacionales (Principios de Ecuador) y de organizaciones sociales. Todas estas instancias demandan el respeto y cumplimiento de los derechos humanos, la sostenibilidad ambiental, la transparencia y rendición de cuentas, y las buenas prácticas gubernamentales”.

Fecha de creación

11 diciembre, 2014