

EL CANAL SECO: ¿ESTRATEGIA DE QUIEN?¹

Por David Bradford, Mario Rizo y Virgilio Rivera

Desde hace cuatro siglos en el medio, como un fantasma, la idea de construir un canal interoceánico por Nicaragua. El lamento que se lee en el editorial del número 64 de la **Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano** (septiembre, 1969), en torno a la abolición del tratado canaero Chamorro-Bryan, ilustra la importancia que

ha tenido este proyecto para los nicaragüenses: «En estos días se ha decidido la muerte de nuestro destino geográfico. La última posibilidad por construir un canal por Nicaragua, nuestro sueño durante más de cuatro siglos, se ha descartado definitivamente».

En la actualidad, esta idea ha resurgido con una nueva forma, económica y ecológicamente justificada según miembros del consorcio internacional Canal Interoceánico de Nicaragua (CINN). A diferencia de las propuestas anteriores, el CINN propone la unión de los océanos Atlántico y Pacífico a través de una línea férrea con dos puertos y con sistemas

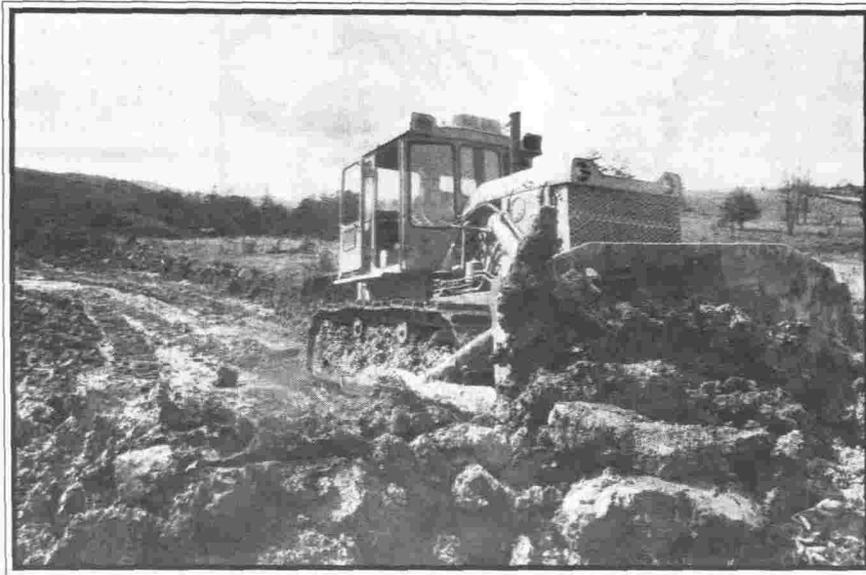


FOTO A. MONTANO, ARCHIVO BARRICADA

intermodales de transporte en ambas costas, que el CINN denomina canal seco.

El hecho que el 30 por ciento del recorrido de dicho canal -según las diferentes propuestas de ruta- deberá hacerse necesariamente por la Costa Atlántica, convierte en un potencial recurso del pueblo costeño esta parte del canal localizada en territorio de la Región Autónoma Atlántico Sur (RAAS). Independientemente de la cristalización o no de este proyecto, queremos aprovechar el revuelo y la propaganda alcanzados por la célebre propuesta del CINN, para hacernos eco de algunas consideraciones en torno a las relaciones de este proyec-

to-o de cualquier otro- con la Costa Atlántica y sus atributos constitucionales respecto al uso, goce y disfrute de los recursos naturales en el marco de la Autonomía Regional.

Consideraciones históricas

La proyectada y renombrada idea de construir un canal por Nicaragua, sea éste seco o hímado,

no es una novedad. De hecho, nuestra tierra ha sido considerada así por quienes la transitaron, ya fuese bajando o subiendo por el continente. Un millón de años atrás, lo que ahora es Sudamérica formaba una enorme isla o isla-continente -tal como Australia- que estaba separada de Norteamérica; de tal manera que, lo que ahora es el istmo centroamericano, en ese entonces no era más que un enorme estrecho entre ambas masas continentales. Los procesos tectónicos posteriores favorecieron la emergencia de las Antillas y del istmo centroamericano, cortando desde entonces la posibilidad del tránsito de mar a mar, pero facilitando que especies animales y vegetales subieran y/o bajaran a través del continente. Cuando llegaron las comunidades humanas, también lo hicieron así.

1. Queremos agradecer las consideraciones en torno al canal seco, del Ing. Juan Rivas, representante en Nicaragua del consorcio Canal Interoceánico de Nicaragua (CINN), y del Lic. Antonio Belli, miembro del Foro Civil.



quearon la riqueza producida por los amerindios, mientras se disputaban el control del ya mencionado canal interoceánico. Posteriormente, un tercero en discordia entró en escena y al final del cuento no se llegó a construir ningún canal húmedo por Nicaragua. Tal pareciera que la idea del canal hubiese sido producto de la iluminación que tuvo un fulano un 28 de diciembre, día de los inocentes.

La verdad es que el canal ha establecido un complejo particular a la identidad del nicaragüense. La historia nos recuerda que el canal está sembrado en un charco de sangre, en un mar de intrigas y en un tren de ofensas a la soberanía nacional.

La primera expedición española que intentó el proyecto canalero fue la que preparó Rodrigo de Contreras, en 1539, una vez vencida la oposición que el fraile Bartolomé de Las Casas le hiciera al proyecto desde el púlpito



Descripción de las Indias Occidentales

Desde la Prehistoria, por lo menos hace treinta y cinco mil años, el territorio fue utilizado, si no para perseguir y trasegar semovientes, por lo menos para que el mamut, mastodontes, equus y otras especies del paleolítico transitaran por Nicaragua. Esto se ha demostrado por investigaciones paleontológicas (Espinoza; 1982) llevadas a cabo en los años setentas en El Bosque (Pueblo Nuevo, Estelí). En la Costa Atlántica, a principios de los años '70, se descubrieron cinco «shell mounds» o conchales en las cercanías de Punta Mico, posteriormente se descubrieron más de diez conchales, al norte y al sur de Monkey Point (Matilló 1993:17), con restos de tres horizontes culturales, el más antiguo de hace nueve mil años cuyos autores probablemente recorrían las costas caribeñas de América Central.

En épocas más recientes, unos cuatro mil años A.C., comunidades lingüísticas nahuas y chibchas se empecinaban en atravesar una y otra vez por el territorio (Smutko 1983: 5), llevando y trayendo productos e ideas, costumbres y rituales hacia un continente que entonces carecía de los extremos norte-sur de la economía de hoy.

A partir de la conquista, la idea del canal estuvo efectivamente acompañada de ardidés y oportunismos increíblemente crueles, y lo que menos hubo fue entendimiento para hacer uso, con fines pacíficos y de mutuo beneficio, de las virtudes del Desaguadero. Primero fueron españoles *versus* españoles quienes se mataban por el control de la ruta del «Mar del Norte»; luego, españoles e ingleses quienes, usando métodos diferentes, sa-

de una iglesia de Granada. Esta resistencia le costó al fraile una demanda como revoltoso y alterador del orden público en 1536 (Gámez 1975: 164). El consorcio, incluso, llegó a ofrecerle al padre de las Casas su participación en la aventura, en calidad de socio, con el fin de neutralizar su oposición.

A los capitanes españoles Alonso Calero y Diego de Machuca les tocó el privilegio de ser los primeros responsables del primer proyecto de canal. Fueron una especie de «consultores de conquista» sobre el particular. A ellos les correspondió la suerte de ser quienes «descubrieran» la posibilidad de la ruta canalera. De la expedición, que salió de Granada el 6 de abril del año del Señor, de 1539, una parte sobreviviente, dirigida por el capitán Calero, logró llegar a Nombre de Dios, en Panamá, para ser víctima de la avaricia del Oidor de aquella Audiencia, quien los apresó y confiscó las dos embarcaciones, los indios que había capturado en el río y en la Costa Atlántica, el oro incautado y la artillería que llevaban.

Un segundo conflicto derivado de otra expedición de reconocimiento en el desaguadero fue la que protagonizó el mismo Contreras, cuando en el año del Señor, de 1540, supo que otro peninsular, Hernán Sánchez de Badajoz, quería conquistar para sí, desde Costa Rica, esa parte del territorio (Gámez 1975: 168). Contreras lo buscó, y apresó después de sitiario y rendirlo por hambre; luego, le procesó en León incautándole por sentencia la cantidad de 4.389 pesos oro.

Diversos intereses reales europeos continuaron con la idea. En 1829, el rey Guillermo de Holanda estuvo a punto de concretar un convenio con la Federación Centroamericana. Dicho convenio se frustró debido a una revolución ocurrida en su país, que provocó la separación de Bélgica, con lo cual el proyecto quedó en el olvido. El mismo Morazán estuvo interesado en la obra, que pensaba empujar con capital centroamericano.

Muerto Morazán, en el año 1843 se presentó en el territorio otra compañía, ésta belga, con un convenio de 56 artículos bajo el sugerente título de: «Bases fundamentales para una colonización, compañía o confederación agrícola, industrial, comercial en Centro América» (Gámez 1975: 499). Pero, el hecho de desarrollar un proyecto en un territorio donde las entidades políticas estatales no tenían, a criterio de las potencias europeas, autoridades estables que garantizaran sus compromisos -Inglaterra desconocía la soberanía nicaragüense sobre el Reino de la Mosquitia-, impedía cualquier posibilidad.

La oligarquía libero-conservadora debió corresponder con creces, años después, al espaldarazo que le dio Estados Unidos respecto a las pretensiones soberanas de Nicaragua sobre la Costa Atlántica y la ruta canalera. El apoyo norteamericano hizo posible que Inglaterra poco a poco abandonara a su aliado de antaño, el Reino de la Mosquitia, en provecho de una alianza entre Estado Unidos y la oligarquía nicaragüense (Castrillo 1963: 533). El tratado Clayton-Bulwer, en 1856, y posteriormente la aprobación a la acción militar de Zelaya contra el protectorado inglés tuvieron consecuencias políticas y diplomáticas que

definieron a la postre una nueva situación jurídica para el Estado de Nicaragua.

La situación del canal para los inversionistas también se modificó positivamente al presentarse, desde 1894, un panorama jurídicamente despejado, con un solo propietario: el Estado de Nicaragua. De esta forma, todo marchaba de conformidad con la doctrina Monroe de «América para los americanos». Bajo el signo de esta política, los Estados Unidos, habían logrado propinar un golpe de gracia a las potencias europeas que aún competían en influencia política, comercial y militar en la zona caribeña. La reincorporación de la Mosquitia no está aislada de las derrotas del colonialismo español en el mismo período, que pierde sus propiedades coloniales de Puerto Rico, Cuba y Filipinas.

Según algunos investigadores, el proyectado y apenas iniciado canal por Nicaragua a finales del siglo pasado, no fue sino una estratagema financiera que permitió que el proyecto del canal de Panamá -cuyas acciones estaban en poder de capitalistas franceses- cambiara de dueño pasando al capital newyorquino. De esta forma, el proyectado canal por Nicaragua, con su ciudad América, quedó

Embarcación española de comienzos del siglo XVI





vagando como fantasma en las selvas del trópico húmedo del río San Juan.

El tratado canalero Chamorro-Bryan, junto a su antecedente, el convenio Chamorro-Weitzel en 1913, es una muestra de que en el contexto anterior a 1894 aún persistía el temor a las potencias europeas. En ese entonces, los Estados Unidos adquirieron, mediante una cesión de derechos a perpetuidad, la posesión sobre las islas de Corn Island en el Mar Caribe y sobre las islas del Golfo de Fonseca en el Océano Pacífico, además del canal propiamente dicho. Todo a cambio de tres millones de dólares. Sin embargo, la figura jurídica del «protectorado» se mantenía en el ambiente, a tal punto que, en el convenio Chamorro-Weitzel, los EEUU se reservaban el «derecho de protectorado» sobre Nicaragua.

CONSIDERACIONES JURIDICAS

Pero los tiempos han cambiado y con ello el sistema político y jurídico del país, precisamente: a) en cuanto a la naturaleza del Estado y la organización y atribuciones de sus órganos de poder, y b) en cuanto a las competencias y atribuciones de los territorios y localidades de menor jerarquía en la organización del Estado, es decir, municipalidades y regiones autónomas. Según funcionarios del consorcio canalero, el proyecto contempla entre sus objetivos un aspecto que mencionaremos y a partir del cual escribimos nuestras consideraciones jurídicas: trabajar en completa coordinación con el Gobierno de Nicaragua, con apego y respeto estricto al marco jurídico existente.

Gobierno de Nicaragua

La nueva organización del Estado de Nicaragua a partir de la Constitución de 1987, y considerando las reformas de 1995, establece la existencia de tres niveles de gobierno en el país: el nacional, el regional y el municipal. Los tres niveles tienen diferencias sustanciales en cuanto a sus atribuciones y funcionamiento.

Respecto al nivel nacional, no podemos considerarlo como un ámbito exclusivo del Poder Ejecutivo, especialmente si consideramos las reformas actualmente en discusión. Habría que considerar el nuevo ordenamiento y distribución de atribuciones entre el Ejecutivo y el Legislativo contempladas en las reformas constitucionales. Asimismo, el gobierno nacional debe dejar de ser considerado como una entidad centralizada.

El gobierno nacional comprende también los gobiernos municipales y los gobiernos de las regiones autónomas, todos ellos votados por el pueblo bajo los cánones de la democracia. Este carácter es fundamental, ya que hasta ahora, por lo menos a nivel de las regiones autónomas, la actuación del gobierno central -léase Ejecutivo- ha sido desconocer su existencia, bajo el pretexto que la ley o Estatuto de Autonomía no se encuentra reglamentada.

De manera que el proyecto de canal seco se enfrentará a una cultura jurídica del estado nacional, que se ha caracterizado por ser, en la práctica, excluyente de sus responsabilidades respecto a los gobiernos regionales autónomos y municipales. Especialmente ha sido así con el manejo de los recursos naturales; y el canal seco no es más que el mayor recurso natural hasta ahora cuantificado, según los términos de la inversión planificada.

A este respecto vale la pena anotar que el gobierno central o el ejecutivo o el legislativo deben tener claro que, en materia del canal seco, es necesario considerar las atribuciones que la Constitución reformada otorga a los gobiernos autónomos, en este caso, al gobierno de la RAAS. Y es que toda concesión o proyecto de explotación racional de los recursos naturales, debe contar con la autorización del gobierno regional (Arto. 181 Constitución Reformada).

Estrictus sensus, el canal seco debe ser aprobado antes en el ámbito de la autonomía regional, es decir, en el seno del Consejo Regional Autónomo de la RAAS en lo concerniente a su jurisdicción territorial.

Gobierno Regional Autónomo

El territorio de la Región Autónoma del Atlántico Sur (RAAS) se vería afectado en dos ámbitos jurisdiccionales. Uno sería en relación al territorio por donde pasaría el canal seco propiamente dicho, es decir, desde Monkey Point hasta el lugar donde el

canal se introduce en territorio jurisdiccional del departamento de Chontales.

Este punto, sin embargo, tiene dos situaciones que prever. La primera, en cuanto al territorio de municipios bajo la administración directa del gobierno regional autónomo: Bluefields, Kukra Hill. La segunda tiene que ver con los municipios que siendo parte del territorio de la RAAS, de conformidad con la división política administrativa del estado, se encuentran sometidos a una administración interina externa. Es el caso de los municipios de Rama y Nueva Guinea, que administrativamente no son considerados de la RAAS (incluso, se habla de crear en dichos territorios un nuevo Departamento). Este fenómeno plantea un problema jurídico muy complejo, el que no ha sido aún puesto en discusión pero cuyo desenlace, cualquiera sea, producirá reacciones importantes respecto al canal seco.

El otro ámbito jurisdiccional que involucra a la región autónoma está dado por la construcción del puerto o centro de transferencias en el Caribe. Esto trae consecuencias de orden internacional y regional-nacional. Especialmente estas últimas significan una definición de competencias para un fenómeno no previsto específicamente en la Ley de Autonomía. Aun el orden internacional de este puerto tendrá necesariamente que ver con la jurisdicción territorial donde ocurre, que es jurisdicción de la Región Autónoma del Atlántico Sur.

Aspectos relacionados con el Derecho Internacional Público tales como el llamado Derecho de Paso Inocente, el concepto de Plataforma y Jurisdicción en el Mar Territorial y otros que implican obligaciones para el Estado deberán ser objeto de revisión a la luz misma de la autonomía regional, a fin de que no se vean afectadas las atribuciones del gobierno regional autónomo en lo concerniente a su participación en beneficios proporcionales, por ejemplo, en el territorio insu-



lar de la RAAS ¿Qué tipo de participación estará dispuesto a negociarse entre el gobierno central y el autónomo en relación a los beneficios directos e indirectos de esa parte del canal? Esta es una interrogante de la cual dependerá en mucho la definición del camino democrático para la Nicaragua del año dos mil.

Gobierno municipal

La existencia de una ley de municipios que reconoce la autonomía municipal constituye otro elemento jurídico necesario de considerar para definir los espacios del canal seco. Este ámbito atraviesa la cultura de actuación tanto central (Managua) como el papel de los gobiernos regionales hacia sus municipios.

A lo anterior hay que agregar que está proyectado crear una ley de comunidades, así como elaborar sendas leyes nuevas sobre el Estatuto de Autonomía y sobre las municipalidades, en las cuales deberá existir una definición precisa de los derechos de las comunidades indígenas. De tal manera que esto da pie a la consideración de un nuevo sujeto: las comunidades indígenas.

¿TACTICA O ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO NACIONAL?

A estas alturas del partido -como se diría en buen nicaragüense- no se puede juzgar con elementos de juicio si el proyecto del canal seco va a traer más beneficios que costos desde el punto de vista del desarrollo integral, es decir, desde la perspectiva ecológica, económica y social para el país.

Como bien afirmaron muchos panelistas en el primer foro sobre el canal seco realizado el pasado 12 de mayo del corriente año en el Centro de Convenciones Olof Palme, para un proyecto de esta magnitud es casi imposible medir con exactitud su impacto en la economía del país. Sin

embargo hay muchas opiniones que podrían servir como punto de partida para ir moldeando una estrategia de negociación entre el gobierno y los inversionistas. En este sentido sería un gran error no tomar en cuenta la sociedad civil en el proceso de negociación y en la toma de decisiones.

Como afirma el Nuevo Diario, «No se puede desechar a priori la oferta del Consorcio Internacional, pues en las actuales circunstancias que vive el país, sería absurdo no tomarse el tiempo necesario para sentarse a escuchar y dar los pasos que sean adecuados para establecer la realidad o fantasía del proyecto» (END, 13-03-95).

Proyecto autofinanciado

El aspecto financiero es un punto a favor de la construcción de la mencionada obra, puesto que el 100 por ciento de los recursos

serán aportes privados del CINNy del consorcio internacional. Esto sig-

nifica que no se harán préstamos a organismos financieros internacionales para realizar la obra. Por lo tanto, no se necesita el aval ni recursos financieros del gobierno de Nicaragua para obtener el capital inicial de inversión.

Según el CINN, el presupuesto general para cubrir los costos del proyecto es el siguiente:

| | |
|--|-----------------------------|
| - Ingeniería y administración | US\$ 80,000,000.00 |
| - Obras portuarias en el Caribe | 285,000,000.00 |
| - Obras portuarias en el Pacífico | 225,000,000.00 |
| - Ferrocarril Interoceánico | 285,400,000.00 |
| - Equipamiento ferrocarril (Locomotoras y mil vagones) | 355,500,000.00 |
| - Obras complementarias | 70,000,000.00 |
| Total | US\$1,300,900,000.00 |

Otro aspecto a tomarse en cuenta es que, a diferencia del canal de Panamá, el canal seco va a ser nacional. Es decir, en el área del canal ondeará la bandera nacional de Nicaragua.

Además, la seguridad del canal estará resguardada por el ejército nicaragüense. Sin embargo, a pesar de la anterior afirmación, el hecho que ondee en el área del canal el pabellón nacional, esto no es una garantía para que el proyecto responda, de una manera equitativa, a los intereses comunes tanto del capital internacional como de la nación en su conjunto.

El canal y la globalización de la economía

De acuerdo al desarrollo económico mundial, dicho canal tiene razón de ser. Muchos especialistas afirman que el mundo es cada vez más rico. El año pasado, por ejemplo, el PIB mundial fue de 20 mil billones de dólares. Dentro de 15 años, el PIB crecerá en 48 mil billones de dólares en todo el mundo. Por otro lado, los flujos de capital han aumentado y éste fluye hacia países en desarrollo como Nicaragua. En 1980, por ejemplo, el flujo de capital era de 40 mil millones de dólares; en 1993 se incrementó en casi cuatro veces, es decir, 160 mil millones.

Consecuentemente, las inversiones en los mercados emergentes se han intensificado y seguirán creciendo del 70 por ciento el año pasado a un 125 por ciento en el 2010 cuando se supone que exista una zona hemisférica de libre comercio en América.

¿Todo lo anterior justifica realmente un canal por el istmo centroamericano? ¿Seremos capaces de hacer que las ganancias que se generen sean distribuidas equitativamente entre los inversionistas y los dueños de las áreas por donde pasará la obra? ¿Quiénes serán los principales beneficiados? ¿El mercado internacional? ¿Nicaragua? ¿Ambos? Estas y otras preguntas debemos hacernos y ser capaces de contestarlas antes de tomar una decisión definitiva.

Según el diario La Prensa, «Por el Canal Seco pasará medio millón de contenedores anuales» (Potoy, en LP 23-03-95). De acuerdo a esta información y a fuentes del Foro Civil, la cantidad de contenedores que pasen por el canal seco se duplicará durante el segundo o tercer año de funcionamiento. Asimismo, el canal seco puede significar el ahorro, por parte de los usuarios, de US \$500 por cada contenedor transportado. Esto quiere decir que los miembros del consorcio, en su calidad de inversionistas y usua-



rios al mismo tiempo del canal, sólo en este concepto -que se le denomina «renta diferencial internacional»- ahorrarían, durante el primer año de funcionamiento, aproximadamente 500 millones de dólares, pudiéndose duplicar esa cantidad en los años subsiguientes.

Es decir, que los 1,300 millones de dólares invertidos, de acuerdo a estimaciones preliminares, son «ahorrados» o pagados en tres años. De ser así, no tiene sentido pensar que la concesión se otorgue por más de 10 años, como pretende el consorcio.

Sin ánimos de afirmar que este proyecto es igual al de Panamá, la siguiente estimación podría ayudar al proceso de negociación, en caso que el gobierno decida continuar con éste. Primero, que la labor de construcción del canal de Panamá representó el 20 por ciento del tiempo del periodo de la concesión, el 50 por ciento del tiempo se utilizó en la recuperación del capital invertido, y el restante 30 por ciento, para la obtención de ganancias. En otras palabras, veinte años fueron para la construcción, cincuenta años para la recuperación del capital y treinta años otorgados para la generación de ganancias para el inversionista, totalizando así cien años.

Si retomáramos este mismo esquema para negociar con el CINN se podría proponer lo siguiente: como se prevé que la inversión del canal seco durará tres años, y la recuperación del capital se podría lograr en un tiempo estimado de tres años -sólo con el ahorro de los usuarios en el transporte de 500 mil contenedores al año-, esto significa que el período estimado a negociar para la generación de ganancias podría ser por otros tres años adicionales, restringiéndose así a nueve años el periodo de la concesión.

Por lo tanto, de acuerdo a la estimación hecha a grosso modo anteriormente, el período de concesión puede ser negociado considerando: el

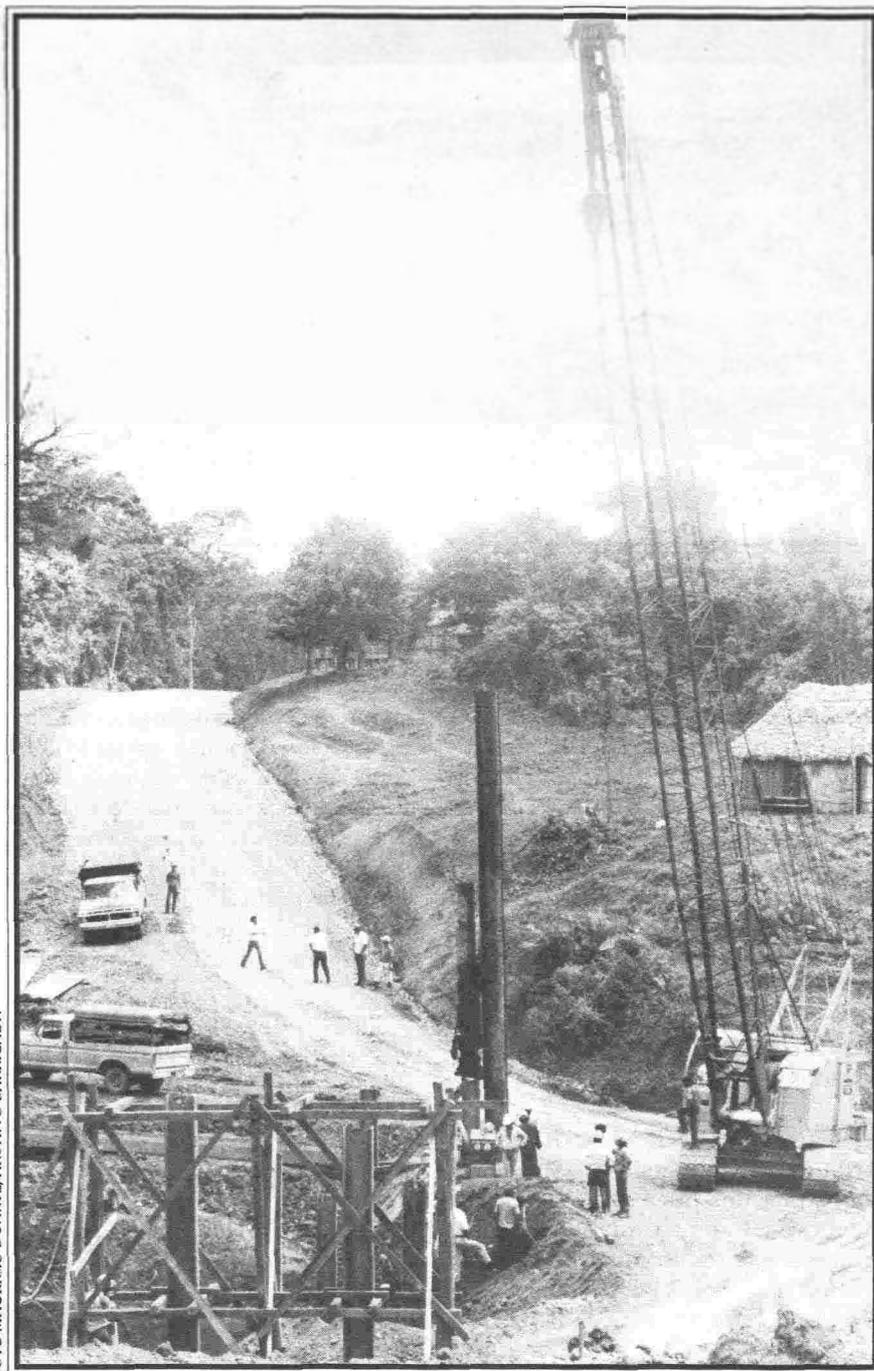


FOTO MAURICIO DUARTE, ARCHIVO BARRICADA

tiempo y costo necesarios para la construcción de la obra, el periodo comprendido para la recuperación del capital, y un 30 por ciento de tiempo (años) adicional para la generación de ganancias. Después de transcurrido ese período, el canal seco debe ser administrado por el gobierno de Nicaragua y los nicaragüenses.

Una ventana hacia el mercado internacional

Especialistas afirman que con el canal seco se pretende instalar para el mercado mundial un sistema de comunicación denominado «multimodal», que permitiría el traslado de la carga por contenedores, enlazando



una economía de servicios, en la actualidad, los panameños tienen mejor nivel de vida que los nicaragüenses... Esto puede ser correcto, pero las condiciones económicas y sociales existentes durante la concesión otorgada por Panamá para la construcción del canal son diametralmente diferentes a los condiciones económicas, sociales y políticas que vive Nicaragua en la actualidad.

Quién puede asegurarnos que efectivamente es mucho más rentable y beneficioso para el país la construcción del canal seco, que el desarrollo de un sistema ecoturístico que cubra las zonas que posiblemente ocupará el canal. Ejemplo concreto de un modelo económico con bases fuertes en el ecoturismo es el modelo costarricense. En Costa Rica, el sistema turístico genera aproximadamente 400 millones de dólares anualmente.

los océanos Pacífico y Atlántico a través de dos puertos marítimos y un Ferrocarril Interoceánico de alta velocidad, que permitiría transportar la mercadería en corto tiempo.

Esto quiere decir que, de concretarse la idea, el país se podría convertir en un lugar de tránsito obligado para el traslado de la mercadería que proviene de los productores del sureste asiático y los grandes mercados de consumo de la costa este de los Estados Unidos, y de Europa.

Según publicación del diario La Tribuna, «los inversionistas pretenden atraer una línea de energía económica a Nicaragua, que este país sea protagonista en un mercado de primer orden y generar beneficios directos e indirectos a la sociedad» (LT 31-02-95).

A pesar de lo indudable de las aseveraciones sobre la importancia de este proyecto para agilizar y abaratar los costos de las transacciones comerciales del mercado internacional, es cuestionable su impacto en el mercado y producción nacionales. Algunos economistas consideran que no es remoto que se «panameñice la economía», es decir, que ocurra lo que su-

cedió en Panamá, en donde el canal significó el descenso sustancial de la producción nacional, trayendo como consecuencias el aumento de las importaciones, y convirtiendo así la economía panameña en una economía de servicios. Es decir, la producción nacional no pudo suplir la demanda interna, debido a que muchos productores se trasladaron al sector servicio.

Sin embargo, algunos especialistas afirman que, a pesar de que la economía panameña se haya convertido en

Algunas consideraciones

El proyecto del canal seco se encuentra en su primera fase, en donde apenas se está dando a conocer la idea del proyecto. Es decir, todavía no se puede predecir y valorar económica y socialmente el impacto que provocaría para Nicaragua y para la Costa Atlántica en particular.

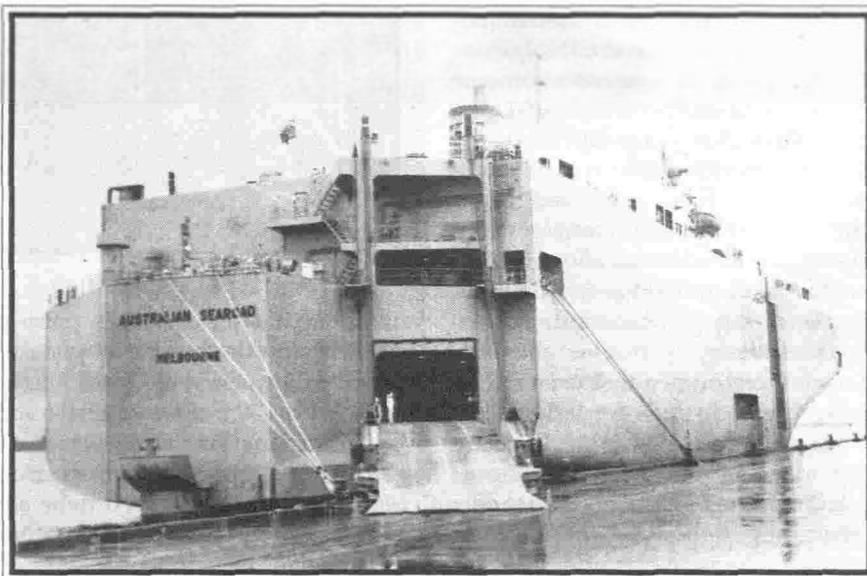


FOTO FELIX THOMAS, ARCHIVO BARRICADA

Sin embargo, después de haber expuesto algunas valoraciones acerca del canal seco, se puede deducir lo siguiente:

1.- Que de alguna manera se está contribuyendo a que el proyecto se realice, pues la mayor parte de valoraciones, incluyendo el actual escrito, se han realizado, consciente o inconscientemente, con la suposición que el proyecto se va a realizar; y no desde una posición de rechazo.

2.- A pesar de la tentación de aceptar la propuesta del CINN, la mayoría de especialistas consultados por diferentes medios concluyen que es impredecible el impacto que ocasionará el canal en la vida económica y social del país. Algunas de estas valoraciones son:

a.- Que el proyecto será una importante fuente de empleo.

b.- Se abrirán nuevas zonas francas, y, sin ser éstas el modelo de desarrollo apropiado para el país, sí serán fuentes importantes de empleo.

c.- Los efectos del canal son impredecible, debido a la magnitud del proyecto.

d.- Se presenta una oportunidad para el impulso del desarrollo en la Costa Atlántica.

3.- Otras valoraciones se inclinan a mirar el lado negativo del proyecto canalero:

a.- Que el país va a ser dividido en dos partes y que la atomización de la sociedad es evidente al crearse polos de desarrollo en ambas costas nicaragüenses.

b.- Que nos convertiremos en una economía de servicios, lo cual afectará al sector agroexportador y a pequeños y medianos productores.

c.- Que no se puede predecir el impacto de este proyecto en el plan es-

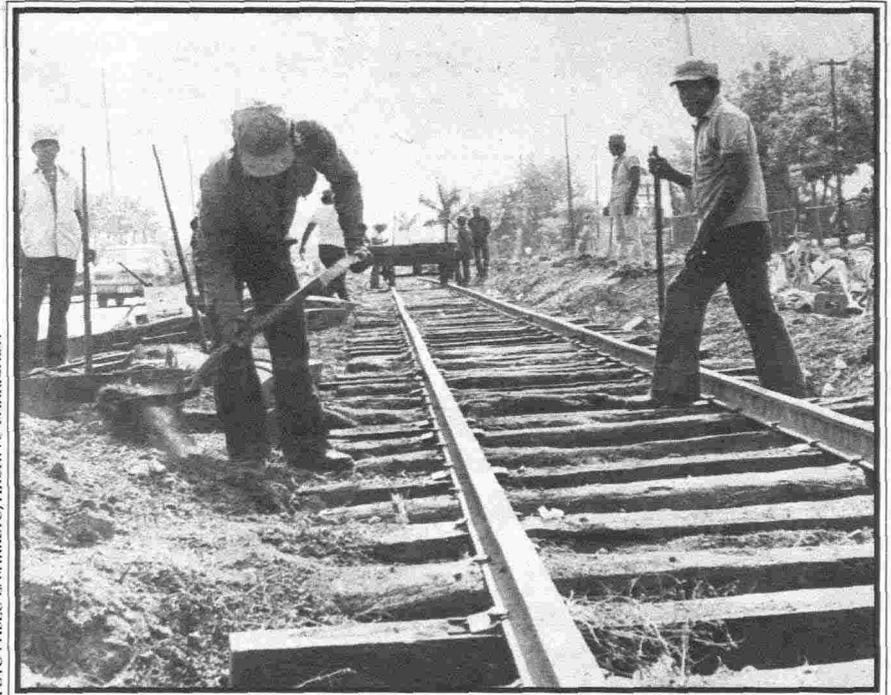


FOTO PABLO E. BARRETO, ARCHIVO BARRICADA

trágico de desarrollo sostenible del país. Además, si no se negocia satisfactoriamente podría influir negativamente en el cumplimiento de acuerdos internacionales.

Todas las anteriores valoraciones tienen que ser pesadas en la balanza de la negociación. Y en ese sentido se hace necesario que, en el Foro Civil, también participe la sociedad civil costeña. Y no sólo en el Pacífico debe existir este tipo de organizaciones sino también en la Costa Atlántica. Puesto que es importante que los costeños se organicen, no sólo frente al proyecto del canal seco, sino frente a proyectos futuros que, con toda seguridad, tocarán a sus puertas dado el potencial que encierran sus recursos.

A la larga este proyecto puede ser una táctica nacional para atraer inversionistas, desde ningún punto de vista podrá ser estratégico para el desarrollo de la nación, ya que puede causar efectos, difíciles de predecir, en los planes y programas de desarrollo sostenible de la nación. Este proyecto es sin duda una inversión estratégica para cualquier inversionista, teniendo

do similitud en ese particular con el canal de Panamá.

CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Desde el punto de vista ecológico y de impacto ambiental, si comparáramos, por ejemplo, la construcción de un canal acuático a nivel a través del río San Juan y el lago Cocibolca -como los muchos que se han pretendido construir a lo largo de la historia de Nicaragua-, con un canal seco similar al que se discute en la actualidad, el primero implica una construcción de mucha más envergadura, con un impacto ambiental mayor. En este caso, nos atreveríamos a decir que la construcción de un canal de esta naturaleza podría ser catastrófica, debido al desequilibrio ecológico resultante de la ruptura, entre otras cosas, de una barrera natural -el istmo centroamericano- que ha existido por miles de años y que ha mantenido en un virtual aislamiento a diferentes especies, sobre todo marinas y costeras, en ambos lados de la barrera.

Por otro lado, la construcción *per se* de un canal seco no causaría mayo-



res daños al ambiente de los que podría causar la construcción de una carretera o de una línea férrea convencional. Sin embargo, entre las solicitudes demandadas al gobierno por el consorcio que pretende su construcción en territorio nicaragüense está la de un ancho de construcción que abarque un área que comprenda entre 80 y 100 metros, completamente enmallada e inaccesible al tránsito para toda persona ajena al proyecto. Esto implica que el canal (ya no sólo la línea férrea sino también el enmallado) se convertiría en una barrera artificial que impediría el libre movimiento, no sólo de seres humanos sino también de especies silvestres, de uno a otro lado del canal.

Es decir, en el caso del canal húmedo se remueve una barrera, y en el otro se crea otra que produce un impacto directo que se podría en alguna

medida tratar de calificar y cuantificar. Es importante recalcar que, en el caso en el cual se crea una barrera (canal seco), se verá afectado un sinnúmero de especies silvestres terrestres cuyos límites de distribución y patrones migratorios quizá no han sido determinados y a los cuales no sabemos a ciencia cierta cómo les afectaría una construcción de esta naturaleza (los estudios de impacto ambiental para este proyecto deberán arrojar resultados en este sentido).

Existe también, por otro lado, una serie de impactos indirectos de la construcción, siendo quizás el más importante a considerarse para la construcción del canal seco (al igual que el de una carretera, vía férrea, camino de penetración, etcétera) el de la colonización de espacios a lo largo de la vía, por parte de campesinos precaristas. Una vez asentados éstos se

acelera la migración en busca de áreas vírgenes para cultivar. Este fenómeno se conoce como frontera agrícola y es estudiado extensamente no sólo en Nicaragua sino en otras partes del mundo. La frontera agrícola trae de antemano consecuencias previsibles pero difícilmente cuantificables, tales como el aumento de la deforestación y erosión de los suelos, lo que merma el potencial forestal y la capacidad de producción de los suelos. Estos aspectos ligados a la frontera agrícola deben también ser considerados en una evaluación de impacto del proyecto.

Un aspecto importante que no debe escapar a la discusión en torno a la construcción del canal seco, y que fue una de las razones de peso para que Costa Rica rechazara la oferta de construcción en su territorio, es el paso del canal por áreas con potencial turístico o por áreas protegidas legalmente

establecidas. La visita de turistas a parques nacionales u otro tipo de áreas silvestres, conocida como ecoturismo, ha significado para Costa Rica un ingreso aproximado de US \$400 millones anuales, convirtiéndose esta actividad en una de las tres principales fuentes generadoras de divisas de ese país. Nicaragua, con un potencial mayor para el ecoturismo que Costa Rica, debe considerar seriamente este aspecto al estudiar las posibilidades de rutas para el canal.

Asimismo, en cuanto al paso ferroviario por áreas silvestres protegidas, el actual ministro del MARENA, Lic. Milton Caldera, ha sostenido categóricamente que el canal seco no puede y no debe tocar este tipo de áreas (Cuarta reunión interinstitucional MARENA-ONGs, 8 de mayo de 1995), las cuales han sido establecidas por una serie de consideraciones, entre las cuales podemos mencionar valores escénicos, forestales, históricos, biológicos y genéticos. Estas áreas protegidas, conectadas a actividades ecoturísticas y de otra índole consideradas en el Plan de Acción Ambiental de Nicaragua, podrían significar un eje de desarrollo sustentable para el país, mayor que el esperado por el canal seco; se tendría entonces que sopesar ambas alternativas seriamente durante la etapa de prefactibilidad del proyecto canalero. Cabe mencionar que dentro de las rutas propuestas hasta el momento como posibles para la construcción del canal, todas afectarían directa o indirectamente (ya sea atravesando o pasando cerca) unas u otras de las siguientes áreas protegidas: Reserva Biológica Río Indio-Maíz, Monumento Histórico Fortaleza la Inmaculada, Refugios de Vida Silvestre Los Guatuzos, Río Escalante-Chococente y la Flor, Reservas Naturales Cordillera Yolaina y Laguna de Tisma, y la Reserva Forestal Cerro Silva.

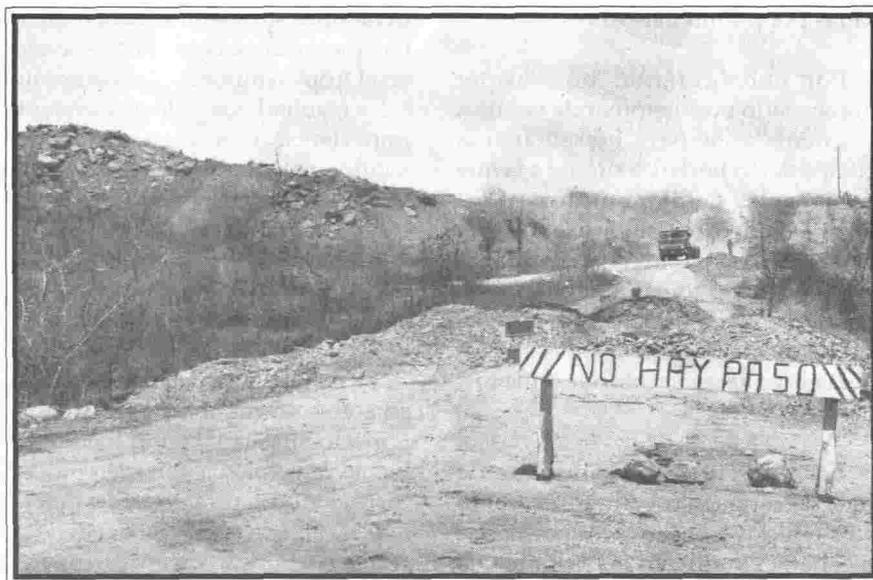
Una ruta que no afecte área protegida alguna no ha sido propuesta hasta la fecha, siendo quizá la menos negativa la formulada por el Dr. Jaime

Incer durante un foro sobre el canal seco. Sin embargo, dicha propuesta afectaría la esquina norte de la Reserva Forestal Cerro Silva, de tal modo que esto podría significar un aumento tal en los costos de construcción que el proyecto podría dejar de ser atractivo para los inversionistas. Esta ruta iría desde Bluefields a Puerto Sandino o Puerto Corinto, paralela al río Escondido y carretera al Rama para bordear la Costa Norte del Lago de Managua y terminar en uno de los dos puertos del Pacífico mencionados anteriormente. Sin embargo, es menester aclarar, como lo hizo el Dr. Incer en su exposición, que la cuenca del río Escondido tiene 40 años de estar siendo utilizada como zona para ganadería extensiva, lo cual ha provocado un despale indiscriminado, degradándola y produciendo inundaciones frecuentes. Estas inundaciones frecuentes podrían afectar de alguna forma el proyecto, siendo necesario el manejo y restauración de la cuenca del mencionado río. Esto pudiera ser negociado por el gobierno ante el consorcio, como parte de las compensaciones ecológicas derivadas de la construcción del canal.

El consorcio impulsor del canal seco mantiene su compromiso de desarrollar el proyecto dentro de un marco de desarrollo sostenible y con

estrictas medidas que reduzcan al mínimo o mitiguen el impacto ambiental del mismo. Para tal efecto argumentan que, en lo concerniente a la RAAS, el canal se construiría en la franja de bosque que fue afectada por el huracán Joan en 1988 (sobre la Latitud 12N), ya que según ellos esta tierra no tiene ningún valor desde el punto de vista ecológico, y, consecuentemente, el impacto ambiental sería mínimo. Aunque este argumento es parcialmente válido, debido a que el bosque tumbado por el huracán ha facilitado la colonización de esas áreas por campesinos pobres, acelerando con esto la degradación de esa zona, también es cierto que, contrario a lo que se maneja, un bosque huracanado no es un área totalmente devastada e inútil.

Según investigaciones realizadas por un equipo de ecólogos de la Universidad de Michigan, de la Escuela de Ecología y Recursos Naturales de la UCA, y del CIDCA, se ha llegado a la conclusión que un bosque huracanado no es lo mismo que otro intervenido por actividades agrícolas del tipo «tumba-quema». En el primer caso, los principales afectados son los árboles derribados por el viento. Los vástagos y arbustos (sotobosque), el banco de semillas y el suelo no sufren mayores modificaciones. En el otro





caso, el bosque tumbado y quemado para agricultura afecta no sólo los árboles del estrato superior, sino también el sotobosque, el banco de semillas y el suelo, siendo estos dos últimos de vital importancia para la recuperación del bosque debido a que sufren alteraciones significativas por efecto de las altas temperaturas causadas por las quemas.

Por consiguiente, un bosque huracanado podría tomar de veinte a cincuenta años para presentar una composición florística similar a la que existía antes del huracán (con igual valor genético, forestal y hasta estético), mientras que un bosque tumbado y quemado tomaría alrededor de doscientos años pasando por la sucesión clásica: aparición de especies pioneras-bosque secundario-bosque primario.

Los resultados y conclusiones de esta investigación se han resumido bajo el postulado de la «hipótesis de regeneración directa del bosque», la

cual sugiere que, a pesar del extenso daño causado por el huracán al dosel, hubo muy poca alteración al sotobosque, rebrote masivo de los árboles tumbados o truncados y la casi total ausencia de especies pioneras comunes en campos abandonados sometidos a la agricultura; a tal punto que el bosque aparenta estar regenerándose sin seguir la ruta tradicional que sostiene la teoría de sucesión en el trópico húmedo. Pensamos que estos resultados son de trascendental importancia y brindan argumentos sólidos para la toma de decisiones concernientes a la visión que se tiene sobre bosques afectados por huracanes, y que en el contexto de un megaproyecto como el del canal seco adquieren una gran relevancia.

En resumen, tanto un canal acuático como un canal seco tendrían un impacto sustancial en el medio ambiente y la ecología del país, con efectos negativos directos e indirectos que, de alguna forma, se pueden calificar y cuantificar. En el caso específi-

co del canal seco, estos efectos negativos se deben confrontar, en una etapa de prefactibilidad, con los beneficios esperados de un proyectos de esta magnitud. Es menester resaltar que el proyecto en todas sus versiones hasta la fecha afectaría ecosistemas naturales y áreas protegidas que a la fecha han tenido muy poca intervención humana negativa.

Es de amplio conocimiento que el área de ecosistemas naturales, no sólo en nuestro país sino que en el resto del mundo, está en reducción continua, lo que ha motivado a muchos países -incluyendo el nuestro- a crear áreas silvestres protegidas de cualquier actividad humana que afecte adversamente estos sistemas. El sistema de áreas protegidas del país podrían ser afectado directa o indirectamente por el proyecto del canal seco si no se toman las medidas preventivas necesarias. Entre estas disposiciones estarían las de estabilización de la frontera agrícola en áreas afectadas por el proyecto; mitigación o com-

pensación ecológica de las áreas naturales que serían afectadas directamente por la construcción, a través de restauración y manejo de sitios aledaños al canal; identificación de áreas críticas desde el punto de vista ecológico, y toma de medidas para minimizar el impacto del proyecto (por ejemplo, pasos a desnivel o puentes para la circulación de especies silvestres), etcétera.

Finalmente, el gobierno tendrá la responsabilidad de analizar si el proyecto en su totalidad (considerando los impactos negativos) es de mayor beneficio para el país que otras actividades (ecoturismo, por ejemplo) que se pudieran realizar en áreas por donde dicho canal pretende cruzar. Asimismo, si esta inversión se puede adecuar a la estrategia de desarrollo sostenible que el mismo gobierno se ha comprometido a utilizar como una herramienta dentro de los planes generales de desarrollo para el país.

CONSIDERACIONES CULTURALES

Queremos llamar la atención sobre dos aspectos a considerar en la construcción del canal, los cuales tienen repercusiones de carácter cultural. El primero tiene relación con todo el canal -vía férrea y puertos-, ya que éste atravesará una riquísima e inestimable región arqueológica cuyos horizontes culturales se remontan hasta los nueve mil años de antigüedad, tal es el caso de los conchales de Monkey Point en el extremo de la costa caribeña. En tanto que, en su recorrido por Chontales y los pueblos del oriente, hasta su salida al Pacífico, irrumpirá igualmente por numerosos sitios arqueológicos. De no preverse el impacto en tal sentido se podrá infringir un grave e irreparable daño al patrimonio cultural de la nación.

El otro aspecto tiene que ver con nuestra identidad. La magnitud del canal propuesto indudablemente impactaría en la identidad nacional. Los nicaragüenses tenemos un síndrome respecto al canal. De hecho,

la experiencia de Panamá es educativa. ¿Qué impacto tendrá el canal en la unidad de la nación y del área? Si los negociadores nacionales no perdieran la perspectiva de la necesaria utilización del canal para una comunicación intrarregional, estaríamos frente a la posibilidad de un canal que verdaderamente impactaría en el comercio y la economía entre la Costa caribeña y la del Pacífico de Nicaragua, ejecutando un proyecto verdaderamente nacional.

Al mismo tiempo, la aventura del canal significaría además un vínculo comercial entre las islas y costas centroamericanas, en el Caribe, con las costas del Pacífico centroamericano, que envolvería a la región en una interacción cultural necesaria ante la magnitud de la globalización. De hecho existe una cultura caribeña y/o centroamericana con una historia de varios siglos, que se vería estimulada y potenciada mediante el canal seco de Nicaragua.

CONCLUSION

El gobierno ha exigido al consorcio que presenten el debido respaldo de las firmas involucradas en el proyecto. No se ha informado aún sobre el cumplimiento de esta juiciosa exigencia cuya satisfacción es vital para consideraciones futuras acerca del proyecto.

El CINN está tratando de vender la idea que el canal va a significar el desarrollo para nuestro país, pues atraería otras inversiones. Pero la verdad es que el proyecto es estratégico para los inversionistas, quienes serán, al mismo tiempo, los beneficiarios directos del canal. Es decir, que el consorcio internacional obtendrá plusvalía doble, producto de la administración del canal y del ahorro en concepto de la «renta diferencial internacional». Mientras que, para los nicaragüenses, el canal sólo será, probablemente, un paliativo para la solución de los problemas que enfrenta el país.

BIBLIOGRAFIA

- Castrillo Gámez, Manuel (1963) *RESEÑA HISTORICA DE NICARAGUA. Comprende desde 1887 hasta 1895.* Talleres Nacionales, Managua, D.N.
- Espinoza, Jorge (1982) *El Reclamo Nicaragüense. Síntesis Histórica de la Evolución Antropológica en América.* Banco de América, Managua.
- Gámez, José Dolores (1975) *HISTORIA DE NICARAGUA. Desde los tiempos prehistóricos hasta 1860, en sus relaciones con España, México y Centro América.* [Obra premiada en el concurso de 1888]. Fondo de Promoción Cultural-Banco de América. Managua.
- Matilló Vila, Joaquín (1993) «Los Conchales de Punta Mico» En Jorge Eduardo Arellano, *Treinta Años de Arqueología en Nicaragua.* Museo Nacional de Nicaragua/Instituto Nicaragüense de Cultura. Managua
- Shapiro, Harry L. (1985) *HOMBRE, CULTURA Y SOCIEDAD.* Fondo de Cultura Económica. México.
- Smutko, Gregorio (1983) «Los miskitos, sumos y ramas de la Costa Atlántica de Nicaragua». En: *Boletín Nicaragüense de Bibliografía y Documentación* No. 51, p 1.
- Tunkin, G. (1979) *CURSO DE DERECHO INTERNACIONAL.* Manual. Editorial Progreso. W Moscú.

