

melvin wallace simpson

**RUTA DE TRANSITO
Y CANAL POR
NICARAGUA**

O PARTE DE LA HISTORIA DE UN PAIS EN VENTA

N

972.85

W192

Wallace Simpson, Melvin
Ruta de tránsito y canal por Nicaragua,
o parte de la historia de un país en venta /
Melvin Wallace Simpson.
-- 1a ed. -- Managua : Amerrisque, 2014

204 p. Diagramación: Mauricio Valdez Rivas

ISBN 978-99964-27-22-0

1. NICARAGUA-HISTORIA
2. CANAL DE NICARAGUA



“Cuestiones como éstas son de infinita trascendencia, y sin duda serán desarrolladas con toda la sabiduría y penetración que quepa en lo humano, como un paso preliminar a la realización del proyecto.”

John Baily contratado por Francisco Morazán para realizar estudios sobre el Canal por Nicaragua.

“Esto, no puede hacerse a través de nuestros lagos y nuestro río San Juan, a menos que se desfigure totalmente nuestra geografía, pasando a ser el gran lago de Nicaragua, un pequeño lago, lo cual no puede admitirse, ni pensarse siquiera”.

Luis Pasos Arguello.

“No les tengo miedo a los de afuera que nos quieren comprar, sino a los de adentro que nos quieren vender”.

Arturo Illia.

Dedicatoria

A Salvador Montenegro Guillén, científico de todo tiempo, pero además un ser humano construido con el barro del coraje y la verdad. Dedicándole este pequeño esfuerzo a él, lo hacemos a todos los “salvadores” nicaragüenses que desde diferentes trincheras luchan por la soberanía, la defensa del medio ambiente y una democracia efectiva para nuestra nación.

A todos ellos se le puede aplicar la frase del patriota francés **Jean Jaurés**, quien expresara antes de ser inmolado: *“El valor consiste en buscar la verdad y decirla, en no plegarse ante la ley de la mentira triunfante que pasa y en no hacernos eco en nuestra alma, en nuestra boca y en nuestras manos de los aplausos imbéciles y los abucheos fanáticos”*.

Agradecimiento

A todos aquellos nacionales o extranjeros que han investigado con acuciosidad la historia de la ruta de tránsito y de los proyectos canaleros en el continente americano, especialmente en Nicaragua; así como a los científicos de diferentes saberes y nacionalidades, que con sus datos, hechos y precisiones contribuyeron a darle sustento científico a este libro. A amigos y conocidos que de forma entusiasta me han formulado sugerencias, revisiones del texto y críticas. A Wikipedia que me permitió cotejar diversas fuentes. A mi familia, especialmente a Claudia quien con una coraza de paciencia y buen tino me ayudó a revisar una y otra vez los contenidos del mismo.

CONTENIDO

Capítulo Primero: Resumen y antecedentes

Colón y los conquistadores	13
La intervención e interés en la ruta de Gran Bretaña.....	17
De las diferentes propuestas de un canal por Panamá o Nicaragua.....	19
La fiebre del oro y el comodoro Vanderbilt.....	25
De Zelaya a Somoza.....	27
De Somoza a Ortega.....	29

Capítulo Segundo: Ruta del Tránsito

La fiebre del oro en California.....	31
La ruta del tránsito.....	36
La concesión	38
El Comodoro Vanderbilt y nuestra historia nacional.....	40
¿Cómo era el entorno geográfico en esos años de la ruta del tránsito?.....	44

Capítulo Tercero:

Proyectos canaleros en América Latina

El Caso de Nueva Granada (Colombia).....	49
Otros proyectos en Latinoamérica.....	52

Capítulo Cuarto:

El canal por Nicaragua siglos XIX y XX

La apetecida ruta por Nicaragua y los intentos imaginativos, de papel y de aseguramiento o control de diversos grupos y gobiernos.	53
Los intentos desesperados de Zelaya, inversionistas y especuladores para que en la recta final, Nicaragua fuese escogida para la venta de su soberanía.	59
Nuestra soberanía tasada en 6 millones de dólares.	68
Un nuevo tratado complaciente pero sin perspectivas de construcción real.	72
Otros hechos, oposición genuina nacional y extranjera y complacencias entreguistas.	75

Capítulo Quinto:

La entrada en funcionamiento del nuevo juego de esclusas en Panamá y cómo repercute en otros proyectos de canal

Antecedentes de esta obra.	79
---------------------------------	----

Capítulo Sexto:

Un mega proyecto de canal interoceánico en Nicaragua y sus subproyectos.

Antecedentes.	83
Aspectos jurídicos e institucionales.	84
La equivalencia de las prestaciones.	88
¿Qué obtienen el señor Wang Jing o las empresas HKC y EDGI?	89
Consideraciones ambientales sobre este proyecto canalero.	96
Una visión sociológica y otras investigaciones puntuales sobre el Proyecto Canal.	111

Capítulo Séptimo:

¿Es posible la construcción del canal proyectado por los Chinos?

¿Con dinero todo es posible?.....	113
Uso de canales por rutas navieras:	
Datos actuales y perspectivas.....	123
Aprender de la historia.	128
La contraparte china y su problemática urbana.	129
Otros peligros latentes de las inversiones subsidiarias o Subproyectos.	131
¡Carajo! Maduro señala alguna salida.....	133

ANEXOS

ANEXO 1

LEY No. 800 Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.....	136
---	-----

ANEXO 2

Ley No. 840. Ley Especial para el desarrollo de infraestructura transporte nicaragüense atingente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas.....	138
---	-----

ANEXO 3

Tratados y concesiones válidas o no válidas, relativos o con incidencia al Canal por Nicaragua...	169
---	-----

ANEXO 4

Otros hechos, Notas Acuerdos o “Proposiciones” Diplomáticas vinculados al Canal.....	171
--	-----

ANEXO 5

Otras fechas y actos vinculados al posible Canal por Nicaragua.....	172
---	-----

ANEXO 6

Resumen de las Conclusiones del Taller Internacional para Identificar los Asuntos Científicos y Técnicos de Mayor Interés relacionados al Canal Interoceánico por Nicaragua.	172
---	-----

ANEXO 7

Consideraciones y Estimaciones Socio-Ambientales del Proyecto Canalero. Presentado por Víctor M. Campos Cubas, Centro Humboldt.....	188
---	-----

Bibliografía Básica.....	196
--------------------------	-----

Notas	199
-------------	-----

CAPITULO PRIMERO: RESUMEN Y ANTECEDENTES

Colón y los conquistadores

Quizás, ya en la época de migraciones y comercio indígena antes de la conquista, los Tamemes (cargadores) hayan pensado en cómo acortar su ruta¹ desde las poblaciones de la periferia del imperio azteca en el Atlántico, al territorio -hoy Nicaragua- ubicado entre el Gran Lago y el océano Pacífico, habitado por nahuas y chorotegas.

Es posible que sin haberlo identificado ni saber su importancia, hayan recorrido, a pie y canoas, lo que después sería una posible ruta de tránsito internacional.

Colón, en su cuarto y último viaje, siempre en busca de las Indias, incluyendo *Catay* y *Cipango* (China y Japón), había estado muy cerca de lo que serían rutas de tránsito y cuatrocientos años después, el primer canal en el Nuevo Mundo. En su “*lettera raríssima*”, -un carta de angustia, “visiones” y reclamos-, escrita en Jamaica en julio de 1503 y dirigida a los reyes católicos, les aseguraba estar cerca de encontrar el “Quersoneso Áureo”, la Isla de *Las Especies* y con ello el Estrecho de Malaca, lo cual supuestamente permitiría llegar en pocas jornadas a la India.

Aunque cuatro cronistas adicionales se referirían a este último viaje del almirante, Hernando, su hijo y participante en la expedición, escribiría casi treinta años después, reafirmando la búsqueda de esa conexión. Al respecto explicaba, que unos de los objetivos de regresarse (y no continuar hacia lo que sería México), era “...*su intento de descubrir el estrecho de la tierra firme, para abrir la navegación hacia el sur, de lo que tenía necesidad para descubrir las tierras de las especies...*”

Hay que subrayar que el ingenuo almirante -como lo denominó nuestro Rubén Darío-, pensaba en la obtención del oro a como diera lugar, aunque no ponía en venta propiamente el territorio de lo que sería después Nicaragua. Al respecto, escribía: “*el oro es excelentísimo: Del oro se hacen tesoros, y con él, quien lo tiene, hace*

cuanto quiere en el mundo...” Con la conquista de Nicaragua se vendería su oro, madera, otros recursos naturales y parte de su gente, como mano de obra esclava para Panamá y el Perú; además de arrebatarle sus tierras y libertades.

La historia registra al español Vasco Núñez de Balboa (1475-1519), como el primer europeo en divisar el océano Pacífico desde su costa oriental, desde una montaña de 590 metros de altura ubicada cerca del río Chucunaque (Panamá actual), acompañado de 25 hombres y su fiel perro Leoncico.

Ese 23 de setiembre del año 1513, después de recorrer cerca de 110 kilómetros, Balboa, con su espada en alto y un estandarte de la virgen María, moja sus rodillas en el Mar del Sur, como denominó lo que posteriormente se conocería como océano Pacífico. Algunos historiadores consideran este hecho como la segunda fecha más importante en los descubrimientos. Stefan Zweig, en su célebre obra **Momentos estelares de la humanidad**, afirma, que con este acto “Núñez de Balboa, héroe y bandido, aventurero y rebelde, inicia su marcha hacia la inmortalidad”

En su homenaje, en la Panamá de hoy, existen estatuas, un poblado con su nombre, al igual que la moneda oficial que circula solo en fracciones, ya que los billetes son dólares de los Estados Unidos de América.

Unir ese mar “descubierto” por Balboa con el océano Atlántico, fue un *sueño* de españoles conquistadores, como Hernán Cortes, o los primeros descubridores de Nicaragua, así como de los monarcas peninsulares Carlos V y otros reyes.

Gil González, entre 1522 y 1523, veinte años después del último viaje de Colón y casi a diez años del hallazgo de Balboa, se internaría desde Chiriquí con 100 hombres hasta las costas del Gran Lago de Nicaragua o Mar Dulce. Fuera de las “evangelizaciones” masivas y recolectas de oro, su expedición llevaba el mandato del rey español de buscar esa conexión. En carta fechada el 6 de marzo del año 1524, le informa diciéndole: “... *he visto un capítulo de su instrucción donde vuestra majestad manda que trabaje mucho para saber*

si hay estrecho de una mar a otra y que procure que yo descubriere si la mar del sur tenga salida a la mar del norte...” Efectivamente, una dificultosa y mortal travesía que emprendiera Diego Machuca de Zuaco y Alonso Calero, navegando por el después denominado Río San Juan, permitió que muy pocos de ellos llegaran al Caribe nicaragüense. Hoy, uno de los raudales de ese histórico río, lleva el nombre de uno de ellos.

Se afirma que el capitán Martín de Estete -explorador del lago-, sería uno de los primeros en sugerir un canal por el istmo de Rivas.

Francisco López de Gómara, en su obra **Historia General de las Indias**, reitera que el móvil de las expediciones de Dávila era la posibilidad real de encontrar ese desaguadero, “*para mejor gloria de España*”². Ello permitiría acceso directo a las Islas Molucas y su especiería. Esta era suficiente razón para que el emperador Carlos V, (Carlos I de España y V del Sacro Imperio Romano Germánico, conocido popularmente como “El hechizado”) urgiera abrir cualquiera de las tres rutas: Panamá, Nicaragua o Tehuantepec en México, la zona más angosta entre los dos océanos, a una distancia de 200 Km entre uno y otro.³

Estos exhortos producen otros intentos de búsqueda, dirigidos por descubridores/conquistadores, como Juan Díaz de Soliz, Vicente Yáñez Pinzón, Alonso de Ojeda, Álvaro de Saavedra y Cerón, entre otros. En el caso de Centroamérica solo llevaron a tímidas acciones, como por ejemplo, la propuesta de Ruy López de Valdenebro ante el Consejo de Indias, para eliminar del río San Juan los raudales y de esta manera, facilitar el tránsito entre ambos océanos, o por cuenta propia de la Capitanía de Guatemala, realizar estudios topográficos como los efectuados parcialmente entre 1779 y 1780 por Manuel Galisteo, acompañado por los ingenieros Cramer, el guatemalteco Yzasi y el coronel Ignacio Maestre. En 1786 se retomaría este estudio y el rey de turno, vista las dificultades planteadas por Galisteo y su equipo, ordena al ingeniero Juan Bautista Muñiz estudiar cómo superar el desnivel entre ambos océanos.

Y así continuaría esta historia en la época colonial, en la que intervienen otras potencias con proyectos ilusos y factibles, algunos de los cuales se describirán cuando hablemos en concreto del canal por Nicaragua.

Uno de los raros momentos de lucidez histórica que tuvo la España colonial, fue la convocatoria a efectuarse en Cádiz, (1812), para regular de mejor forma las relaciones entre españoles de península y de ultramar, y dotarse de un ámbito jurídico “moderno”. De ese mismo cónclave surgió la recomendación/aprobación para construir un canal en Centroamérica, para buques de cualquier país.

Los constituyentes -quienes no se servilizaron- no sólo perdieron su libertad, sino que vieron tirado al cajón de la vergüenza la Constitución aprobada y una serie de medidas que favorecían a la América colonizada, entre las cuales se encontraba el proyectado canal. La pseudo monarquía española, con el sobrado Fernando VII -“El deseado” o rey Felón- a la cabeza, fue el encargado de esa felonía. Sí que se sabía ganar su apodo.

La verdad es que la España conquistadora tuvo poco interés en un canal. Su modelo económico extractivo, de obtención de ganancias inmediatas y de absoluto control, más el parasitismo de sus clases dominantes, les impedía tener una visión de desarrollo en los territorios de ultramar. Ningún rey o reina o sus familiares visitaron nunca la América indígena. En el caso de Nicaragua -al igual que en otros enclaves españoles-, solo se trató de invertir en castillos para garantizar la salida de los bienes extraídos de este territorio. La construcción de palacetes, iglesias y similares tuvo otra lógica.

Una inversión canalera era ilusoria bajo ese modelo autocrático y de derroche. Los centenares de toneladas de oro y plata llevados de América a España, en poco tiempo fueron a parar a manos de los banqueros europeos. Esa miopía económica -la no reinversión y el gasto superfluo-, llevó también a la España continental al subdesarrollo por mucho tiempo.

La intervención e interés en la ruta de Gran Bretaña.

Desde muy temprano, Centroamérica comenzaría a figurar en la cartografía realizada en Europa sobre el continente recién “descubierto”. Es el caso del mapa *Castilia aurífera cum provinciis*, publicado en Colonia (Alemania) en 1594, y del mapa holandés de Sudamérica, publicado en Ámsterdam en 1595. Otros mapas con menos imprecisiones se elaboraron posteriormente, incluyendo algunos que señalan la ruta canalera deseada.

Estos mapas, más las historias de “los Dorados” (oro, fortunas al alcance de la mano), alentaría no solo expediciones cartográficas con algún interés científico, sino la reconquista de estos territorios para convertirlos en porciones de viejos reinos. “La pérdida Albión”, Inglaterra, utilizando como excusa la ayuda de España a la independencia de sus colonias en Norteamérica, inicia contra ésta y Francia, la guerra de 1779.

Como uno de los corolarios de esta guerra entre potencias, refiero la misión de la escuadra que comandó el mayor J. Polson, quien teniendo como jefe naval al que posteriormente fuera el almirante Nelson, pretendió dominar la posible futura ruta por Nicaragua. Y aunque no tuvo éxito, quedaron plasmados en palabras de Nelson sus objetivos: *“Yo intento poseer el lago de Nicaragua que al presente puede ser considerado como el Gibraltar terrestre de la América española. Como él controla la única ruta acuática entre los dos océanos, nuestra posesión de él dividiría en dos la América española”*.

Sin embargo fueron los bucaneros y comerciantes lo que se fincaron inicialmente en esa zona. Muy tempranamente -1633, el gobernador de Bermuda Philip Bell, enviaría al capitán Sussex Commock, oficial de una empresa comercial a iniciar negocios con los habitantes. Lenta pero segura y creciente, se fueron estableciendo lazos de dependencia comercial entre los habitantes de esa zona del caribe centroamericano y los británicos, creándose enclaves en diferentes regiones de esa inmensa costa, entre ellos en lo que conocía como cabo Gracias a Dios. Ya con Jamaica en poder de los ingleses (1655) se institucionalizaría el actuar de esa

potencia con el caribe de américa. Corsarios, piratas, barcos de la flota de su majestad, harían presencia reiterativa en esa zona. Uno de los tantos sería Edgard Hume, quien penetrando por el río San Juan llegó hasta el fuerte San Carlos. Se dice que de esa incursión nació la idea de los ingleses de un canal manejado y controlado por ellos.

Uno de los hechos históricos más rapaces de Gran Bretaña, ya separada Nicaragua de la Federación Centroamericana (1838), se produjo en 1841, cuando con el apoyo de cañoneras y una minoría miskita, se apoderaron de San Juan del Norte, o San Juan de Nicaragua, creándose el Protectorado inglés sobre una buena parte de la costa Caribe de Nicaragua.

De nada servirían los diferentes tratados firmados entre España e Inglaterra (Versalles 1783; Londres, julio 1780;) y los nuevos, suscritos con Centroamérica; así como las protestas y las mediaciones interesadas de la nueva potencia *in crescendo*: Estados Unidos de América. Las invasiones, ultrajes, ocupaciones de puerto, cañoneos a poblaciones y creaciones de factorías, utilizando a miskitos⁴ y hasta creando reyezuelos, fue un actuar constante de Inglaterra para con Nicaragua hasta casi entrado el siglo XX.

Solo habría que agregar: a) Que el comportamiento británico era un hecho asumido y alentado por la inteligencia inglesa. Tan es así, que el influyente diario londinense TIMES, en su edición del 13 de octubre de 1849, en un largo artículo finalizaba diciendo: “... estamos tan obligados a defender a Bluefields y a San Juan, como cualquiera otra parte del imperio Británico...” Este sentir también se reafirma, cuando el canciller inglés lord Palmerston, expresara durante una entrevista realizada en setiembre de 1849, con Mr. Rives, representante estadounidense en Francia, lo siguiente: “... desde hace más de un siglo la Mosquitia es reconocida como reino independiente... y cualquier intento por abrir un canal sobre este reino (río San Juan, San Juan del Norte), **sin nuestro permiso, será visto como un acto de ultraje para Inglaterra...**” b) De forma reiterada la Sociedad Real de Geografía Inglesa, había realizado estudios sobre las rutas. De forma tajante se había descartado Panamá como

territorio donde se pudiera construir un canal interoceánico. La única ruta importante y posible, era la de Nicaragua. De ahí que sus ocupaciones territoriales se centraran en esta parte del istmo.

De las diferentes propuestas de un canal por Panamá o Nicaragua.

Después de buscar por decenios lo que sólo existía en la imaginación, es decir, la vía natural interoceánica, (evidentemente no el cabo de Hornos o estrecho de Magallanes y actualmente el cruce por la parte norte de Canadá), se diversificaron propuestas y esfuerzos por hacer un “*canal que corrigiera el defecto de la naturaleza.*”

En ese intento de “corrección”, cuyo remedio debía ser un canal que uniera los dos océanos, fuera por Panamá o Nicaragua, y en menor medida Tehuantepec, México, van a ser, por sus características geográficas, uno de los lugares escogidos para efectuar ese recorrido que uniera vastas regiones ubicadas a ambos márgenes del Atlántico y del Pacífico.

Una de ellas se ubicaba en Colombia, de la cual se desmembró una parte para convertirla posteriormente en República (Panamá), por el *Calibán del norte*, al que Rubén Darío, llamara “*cazador primitivo y moderno... Nemrod... el futuro invasor de la América indígena...*”, personalizado en el 26avo presidente de Estados Unidos de América, Theodore Roosevelt, el del *big stick*, premiado con el Nobel de la Paz, no obstante sus posiciones belicistas en Cuba, las anexiones en América Latina, su oposición a la Sociedad de las Naciones, germen de la futura ONU y otros hechos controvertibles.

La otra era la Nicaragüita, con grandes riquezas pero con demasiados políticos dispuestos a venderla.

Ambas serían las opciones territoriales de esta América ingenua; para cubrir las necesidades de facilitar, en un inicio, la migración humana y después, de mercaderías de todo tipo. De esta manera, devino la disputa por siglos, con el propósito de ser designadas “región preferente” para construir un canal interoceánico.

Pero, mucho antes de que Roosevelt “hiciera Panamá”, irrespetando no solo las leyes internacionales sino también el tratado suscrito con Colombia (Bidlack-Mosquera, 1846) estas dos porciones de la garganta pastoril de América, ya habían tenido una larga historia en proyectos e intentos canaleros.

Francisco de Miranda sería el primer americano en referirse al tema del canal, cuando en su propuesta para la independencia de las colonias hispanoamericanas que hizo en París en 1797, incluyó un artículo que refería la apertura de una vía interoceánica por Panamá o Nicaragua.

Ese mismo año, Miranda, junto con José del Pozo y Manuel José de Salas -otros luchadores por la independencia de América-, trataron de convencer al primer ministro inglés William Pitt, de que, a cambio de derechos preferenciales para construir un canal en Centroamérica, les proporcionara ayuda para la independencia de España.

Casi a inicios del siglo XIX, el considerado padre de la geografía moderna, Friedrich Wilhelm Heinrich Alexander Freiherr von Humboldt (1769-1859), hizo en su libro publicado en 1808 y titulado **Ensayo Político sobre el reino de Nueva España**, recomendaciones para la construcción de un canal interoceánico. Dado su prestigio científico, este geógrafo, naturalista y explorador alemán, despierta el entusiasmo en Europa y en los Estados Unidos.

Algunas de las rutas sugeridas por Humboldt fueron: río Missouri-Mississippi y Peace-Columbia; ríos Bravo y Colorado; istmo de Tehuantepec; lago de Nicaragua y río San Juan; río Chagres; río Callaya y Amazonas y golfo San Jorge a través de la Patagonia.

A pesar de la multiplicidad de zonas posibles recomendadas -nueve-, otorga preferencia a las del istmo. Así lo expresa en su obra escrita en ocasión de sus viajes: *“el istmo de Nicaragua y el de Cupica (Darién, Panamá) me han parecido siempre los más a propósito para la construcción de un canal de gran tamaño.”*⁵

Olvidado por la “madre patria”, no hubo tampoco tiempo de que ésta lo liderara. Sucesivos movimientos armados o la simple

inercia, como el caso de Centroamérica, uno tras otro llevaron a la independencia a vastos territorios y a la creación de repúblicas o republiquetas, donde se sustituyeron formalmente las clases dominantes de españoles de la península, por españoles criollos con sus propios intereses económicos.

Siendo formalmente independiente Centroamérica, el interés por el canal lo retoma Manuel A. de la Cerda en 1823, fecha en que se produce una oferta privada de la firma inglesa, Barclay, Herring, Richardson & Company. Posteriormente, un decreto ejecutivo de la Federación del 1º de agosto de 1825, abrió a licitación la construcción del mismo, en la que participaron varias firmas y asociaciones, entre ellas la mencionada Barclay & Co. y Mr. Palmer de New York, quien se asocia con De Wit Clinton, con experiencia en la construcción del canal de Erie y otros más.

Sin ser la única razón, la necesidad urgente de ingresos líquidos hacían necesarias estas concesiones, ya que se veía al canal como solución a los problemas económicos acuciantes de la Federación.

Serían Aaron Palmer y asociados los ganadores de la licitación, quienes enviaron a Guatemala a Charles de Beneski, persona de su confianza, para la formalización e inclusión de una cláusula en la convención, que les permitiese trasladar los derechos de construcción a una empresa creada para tales efectos. Esta es la Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company,⁶ la que basándose en los planos de 1781 de Galisteo, más unas modificaciones realizadas sin fundamento científico, estimaron en 5 millones de dólares el costo de la construcción. No lograron reunir el dinero y la empresa desapareció.

Casi simultáneamente otros dos grupos presentaron ofertas adicionales de financiamiento: Simonds, Curtis, Bolton & Howland y Bourke & Llanos. Otros intentos fallidos se enumeran en uno de los apéndices del libro.

Sin embargo, cabe destacar aquí, los esfuerzos realizados por el gran unionista Francisco Morazán, dirigente de esta “patria un poquito menos pequeña”, cuyos dos tercios de la población, pese al

exterminio colonial, eran indios o mulatos. Este prócer de la unión intentó llevar ilustración a través de la promulgación de políticas de libre comercio, separación de la Iglesia del Estado, libertad de religión y de expresión, así como una educación tutelada por el Estado. Se pusieron a disposición las tierras públicas para la expansión de la cochinilla; se construyeron escuelas, carreteras y algunos hospitales, entre otras obras civiles. Una de estas obras proyectadas fue la construcción del canal interoceánico por Nicaragua.

En 1837 Morazán había encargado al ex oficial de marina inglés John Baily, estudios sobre la ruta canalera en Nicaragua, en los que participó el guatemalteco Juan Batres. Sus consideraciones, descripciones y conclusiones, fueron recogidas en la Gaceta de Nicaragua publicada en noviembre de 1848.

En este mismo período -1838-, el gobierno nicaragüense, buscando cómo concretar “ese destino geográfico”, encomendó a Pedro Rouhaud y al obispo/embajador en Roma, Jorge Viteri y Ungo, la gestión para lograr el financiamiento de esta obra ante Francia y Roma. Su costo había sido estimado por el Ingeniero británico J. Bailey, en 25 millones de dólares.

Ni esos estudios favorables, ni las gestiones ante Francia, Roma, USA, ni la efectuada ante el rey Guillermo de Holanda, dieron resultado.

Estos fracasos fueron producto, en buena medida, de las pestes que asolaron Centro América y de las guerras civiles provocadas por el desmedido apetito de ampliar los poderes locales. Un sector de la iglesia, la oligarquía y los traidores de ese tiempo, no permitieron que unionistas como Morazán, gobernaran en paz. Decenas de revueltas echaron al traste nuevamente, la unidad centroamericana y la posibilidad de gestionar con capital extranjero, un canal en Centroamérica.

El prócer unionista concluyó su existencia el día 15 de septiembre de 1842, en un paredón de fusilamiento costarricense, conformado además de un cura, por dos españoles peninsulares.

En 1838, a *tientas y ciegas* y sin saber con certeza de sus posibilidades financieras, se otorgó a un consorcio de comerciantes de New York y Nueva Orleans, encabezado por Mr. George Holdship, una concesión canalera que incluía, además de la creación de un banco, el fomento de las migraciones de colonos extranjeros. Por supuesto, no fue la única concesión otorgada durante este periodo, pero todas quedaron en sueños de papel y alguna que otra, generó comisión o coima ganada por funcionarios de turno.

Hasta los costarricenses, en este nuestro “destino geográfico”, buscaron cómo aumentar su territorio a expensas de este proyecto. En Julio de 1849, Felipe Molina, representante de Costa Rica en Inglaterra, firmó con la empresa Flyer & Carmichael, un contrato para un canal interoceánico donde se estipulaba el uso, para estos fines, del lago de Nicaragua con salida en Puerto Salinas, en el golfo de Papagayo. Pocos meses antes, aplaudirían la ocupación británica de San Juan del Norte, El Castillo y San Carlos.

Un influyente diario costarricense de la época, *La paz y el progreso*, dio a conocer un comunicado de la clase dominante tica, diciendo que: *“Esta ocupación que consideramos como un hecho consumado e irremediable y el consiguiente establecimiento de una opulenta colonia mercantil en aquel puerto debe abrir una nueva era de comercio de Costa Rica...”*

Simultáneamente, en esta época convulsa, los intereses norteamericanos e ingleses se disputaban el dominio de la región y, obviamente, la primacía y exclusividad de construcción de ese canal. También apostaron a ello los franceses, holandeses y alemanes. Los primeros iniciarían en Panamá la construcción de un canal, mientras que en Nicaragua, el capital alemán/británico iniciaría una vía férrea que uniría el caribeño Monkey Point con San Miguelito, en la ribera del Gran Lago de Nicaragua.

Ese interés de estadounidenses e ingleses en Centroamérica y en la región del Caribe, llevaría a círculos de poder del sur de los Estados Unidos a auspiciar la anexión de Nicaragua a la potencia del norte. De ello se encargarían tropas filibusteras lideradas por William Walker quien contó con el beneplácito y ayuda económica

de estos grupos sureños y también de los concesionarios de la ruta de tránsito. Walker confiesa en su libro **The war in Nicaragua**, haber recibido de uno de los agentes de la compañía del tránsito, Mr. McDonald, la suma de 20 mil dólares. Una vez más, Nicaragua estaba en venta, esta vez por William Walker, invasor filibustero autoproclamado presidente de Nicaragua.⁷

Estas son algunas de las formas que, casi desde su inicio como República independiente, utilizarían los diferentes gobiernos de los Estados Unidos, para hacer posible la doctrina Monroe (1823), “América para los americanos”, que buscaba la exclusión de Gran Bretaña de lo que consideraron su mar/continente *nostrum*.

Esa hegemonía buscada en el continente, se reflejaría inicialmente en un tratado entre ambas potencias marítimas, denominado Clayton-Bulwer, por los apellidos de sus firmantes, que fue muy cuestionado por sectores norteamericanos y sujetos a diversas modificaciones hasta que logró derogarse casi a la puerta de construir efectivamente un canal interoceánico.

Para afirmar esa vocación expansionista, tales potencias usarían, alternativamente, las cañoneras con o sin desembarcos, la obtención de tratados por la fuerza o con zalamería, o el uso de los banqueros e “inversionistas”.

El Dr. Rosendo Argüello Castrillo, en su libro **El filibusterismo diplomático ante la conciencia pública**, cuya publicación le costó la quema de su periódico, el alejamiento forzado de su país y la cárcel en New Orleans, narra más de 60 acciones promovidas por el gobierno estadounidense y grupos de poder de ese país, contra naciones y ciudadanos de América latina, solo entre 1783 y 1910.⁸

El comodoro Vanderbilt, personaje poderoso, truculento y buen ejemplo de lo que eran los inversionistas en estos países, se convierte en el siglo XIX, en la cabeza más visible, en relación con Nicaragua, de las iniciativas para el uso de su territorio como ruta de tránsito para la construcción de un canal.

La fiebre del oro y el comodoro Vanderbilt.

En este panorama introductorio, hemos de señalar someramente que, primero, se produjo un “boom” para trasladar ansiosos buscadores de oro de la costa este de Estados Unidos a su costa oeste, en una ruta de tránsito que utilizaban, simultáneamente, Panamá y Nicaragua.

Como consecuencia del avance ferrocarrilero de costa a costa en Estados Unidos (1869), se dio una sustitución de intereses: de una ruta de tránsito para pasajeros a un canal interoceánico que permitiera el paso de grandes buques y con ello el traslado rápido de mercaderías, pasajeros o tropas a cualquier parte del mundo. Por tanto, se observó en ambas rutas una disminución casi total del tránsito de pasajeros buscadores de oro, o simplemente de movilización entre las dos costas.

En Nicaragua, a pesar de esto, se siguió prestando ese servicio de forma más espaciada, donde el transporte de nacionales o viajeros a este país, así como de mercadería exportada e importada, sustituyó en menor medida el tránsito de los güiriseros. En 1872 se organiza para estos objetivos, la empresa Caribbean and Pacific Transit Company Ltd, conocida como Cía. P.T. Co. Ltd.

Fue John Edgard Hollenbeck, asociado con otros empresarios, entre los que se contaba el italiano Carlos Napoleón Pellas -iniciador de una de las fortunas más grandes del Istmo-, quienes fundaron dicha compañía utilizando los vapores comprados a la Cia. Accesoria del Tránsito, cuando cerró sus operaciones en Nicaragua.

La Cía. P.T. Co. Ltd. firmó un convenio con el Gobierno de Nicaragua, donde este le concedía el privilegio exclusivo para navegar por veinticinco años el río San Juan y el lago de Nicaragua, transportando productos y mercancías destinadas al comercio interior de la República.

Este contrato monopolista fue renovado por Francisco Alfredo Pellas, hijo de Carlos Napoleón, el 16 de marzo de 1877, pero sin

derechos para la construcción de un canal, como se contemplaba en un inicio.

En ese mismo año, el vapor “Coburgo”, propiedad del alemán Luis Tromman, cónsul de su país en San Juan del Norte, fue adquirido por Pellas en 1877 y llevado al Gran Lago para que sirviera en el interior del país. En esta fecha se creó otra empresa para la transportación por el lago Xolotlán.

También se continuó con la travesía de San Juan del Norte a Granada y viceversa, haciéndolo rumbo a Granada en tres días y en dos días de ésta a El Castillo, en el río San Juan. Ambos puntos servían de Aduana Marítima y para efectuar cambio de vapores debido a la fuerza de los raudales.

Belli, Mantica y Caldera narran en su libro **Los Italianos en Nicaragua: su aporte al desarrollo económico y social**,⁹ que la Cía. P.T. Co. Ltd. *“en arreglo especial con la compañía de Mala Atlas de New York, también ofrecía pasajes directos de Granada y San Juan del Norte a los Estados Unidos de Norteamérica y Europa. El precio de pasajes de Granada a New York era el siguiente: de Granada a San Juan 30.00 pesos plata, de San Juan a New York 85.00 pesos oro. El flete local se cobraba en plata corriente del país a razón de 1½ centavos la libra más el 25% de subida y 1¼ c/libra más el 25% de bajada.”*

Según el citado libro, para cubrir todas las operaciones, *“el 15 de Diciembre de 1887 durante el Gobierno de don Evaristo Carazo fue celebrado un contrato con el señor Francisco A. Pellas para realizar el servicio de cabotaje en la Costa Atlántica, para lo cual éste se comprometía a adquirir un vapor de al menos 125 toneladas. Este vapor se llamó “Presidente Carazo” y estuvo en servicio hasta que se perdió en la barra del Colorado años más tarde.”*

Dada la regularidad, precios y sobre todo el hecho monopólico que conllevaba esta concesión, ya para el año 1890, San Juan del Norte se había convertido en el principal puerto de Nicaragua por donde salían y entraban las mercaderías y materias primas. El café, por ejemplo, en ese año representó 22 mil 500 quintales exportados por esa vía.

El último gobierno de los treinta años conservadores -época en que el país se manejaba como una gran hacienda-, exacerbó las contradicciones de un capitalismo que pujaba por nacer y con ello, también una clase naciente. Se produjo una “revolución” y le tocó el poder a un nuevo sector de clase, que amparado en la corriente liberal dio paso a un gobierno cuyo credo se sustentaba en los principios liberales más radicales. El mismo era despótico y reformista.

El 11 de julio de 1893 triunfó la revolución, de la cual se apropió José Santos Zelaya, quien fue asediado por los intereses de diversos grupos capitalistas -germanos, franceses y estadounidenses-. Un **ejecútese** del Secretario de Estado de ese país, Philander C. Knox, lo obligó a dejar el poder ejercido autocráticamente por casi 17 años, tiempo en el cual entregó “liberalmente” concesiones de minas, bosque y recursos naturales a empresa monopólicas norteamericanas, quienes además eran sus “escogidos” para la construcción del canal.

La historia es así. No siempre basta entregarse para ser recibido. En un capítulo específico de este libro, contamos los entresijos y andamiajes del gobierno de Zelaya en relación con el proyectado canal.

De Zelaya a Somoza.

Derrocado Zelaya y su interino y constitucional sucesor José Madriz, se produjo “en menos de lo que canta un gallo”, la reasunción del poder por parte de lo más rancio y entreguista de la oligarquía criolla. Uno de los principales actos de los dirigentes de ese levantamiento con padrinos poderosos, fue la entrega de casi todo el país a sus amos del norte. Fue en este momento que tuvo lugar también, la firma de uno de los más ignominiosos tratados canaleros: el denominado Chamorro-Bryan, suscrito el 5 de agosto de 1914.

A través de ese tratado, entre otras cosas, Nicaragua concedía a perpetuidad los derechos de propiedad exclusiva de los terrenos

e instalaciones necesarios para la construcción de un canal interoceánico, por la ruta del río San Juan y el Lago de Nicaragua. También, por noventa y nueve años daba en arriendo las islas Grande y Pequeña del Maíz en el océano Atlántico, y concedía permiso a los estadounidenses para construir una base naval en el Golfo de Fonseca, en las costas del Pacífico.

Los gobiernos de El Salvador y Costa Rica recurrieron a la Corte de Justicia Centroamericana o Corte de Cartago, para protestar por las cláusulas del tratado que consideraron vulneraban sus derechos. Costa Rica reclamaba derechos a un canal compartido. La Corte falló, en distintas sentencias, a favor de ambos países, pero tales dictámenes pronto fueron letra muerta. Por su parte, Honduras también protestó por la base militar en el Golfo de Fonseca.

Este tratado estipuló la venta del país, prohijó la corrupción (hubo coimas hasta con representantes de los EE.UU.), y amparó la entrega de ferrocarriles, bancos, y aduanas con la complicidad de la intervención militar estadounidense en Nicaragua.

Por la parte norteamericana, el objetivo con este tratado, como se apuntó antes, fue evitar la construcción de otro canal en Centroamérica para mantener su hegemonía sobre nuestro país y eliminar la competencia. El canal de Panamá ya estaba listo y entró en funcionamiento el 15 de agosto de 1914 con la travesía del barco Ancón, diez días después de la firma del Chamorro-Bryan -5 de agosto de 1914-. De esta manera se inauguró la ruta interoceánica pensada por más de cuatrocientos años.

Con plata más, plata menos, entregada a los gobiernos libero-conservadores de turno, los Estados Unidos mantuvieron vigente este tratado hasta 1972. Se dice que el mismo fue abrogado por presión del excéntrico multimillonario Howard Hughes y el tercer Somoza, quienes planeaban un oleoducto que pasaría por esa zona “exclusiva NA”, de acuerdo con el referido tratado Chamorro-Bryan. Un terremoto en Managua, ciudad capital, y el descontento popular *in crescendo*, impidieron esta nueva entrega o venta de patria de lo que quedaba de la maltratada soberanía nacional.

A continuación, refiero tres hechos históricos adicionales:

- En 1929 tuvo lugar la discusión sobre la ampliación del canal de Panamá o la construcción de otro. Ante esta situación, se trasladó a Nicaragua por dos años una misión estadounidense presidida por el militar Sansón; quienes para procurarse mayor seguridad dada la lucha de Sandino, se instalaron en el Convento San Francisco de Granada. Su objetivo era verificar algunos levantamientos topográficos realizados en el pasado inmediato.
- En 1937, Somoza hizo la “toreada” a los gringos con grupos japoneses, supuestamente interesados en la construcción de un canal.
- La idea de hacer un canal para barcas, fue una propuesta del fundador de la dictadura de los Somoza, ya que creía contar el apoyo norteamericano, en una especie de compensación por no haber construido el canal a que le daba derecho el oprobioso tratado Chamorro-Bryan. Somoza añadió a ello, en calidad de regalía, la posibilidad de utilizar cualquier parte del territorio para hospedar marines y armas.

Para esos fines, llegó el teniente coronel Charles Gross, delegado por el gobierno USA, a cargo de un equipo técnico, para determinar la factibilidad del mini canal, cuyo costo ascendía a los 75 millones de dólares, lo que se consideró muy alto frente a los beneficios que se obtendrían. Ante estos resultados, se obtuvo la oferta/promesa de financiar la construcción (pavimentada) de la carretera hasta El Rama.

De Somoza a Ortega.

Durante el largo gobierno de los Somoza, la ruta del tránsito y el canal pasaron al olvido. Depredadores de la naturaleza se encargaron de hacer rápidos negocios en esa parte del territorio nacional, “los pies descalzos de Nicaragua”¹⁰, como la llamara Pedro J. Chamorro.

Evidentemente, “Tacho” Somoza hijo, cuando los norteamericanos decidieron finalizar el tratado referido, con una y mil algarabías hizo promesas de rehabilitación de dicha zona. Ninguna de estas se cumplió.

Ese territorio se usó sucesivamente para producir raicilla (*ipecacuana cephaelis*, un pequeño arbusto de 30 a 50 cms. de altura, de la familia de las rubiáceas, utilizada para fabricación de fármacos), corte de madera, extensivas siembras de arroz y en los últimos tiempos, incluyendo la época de la Revolución Sandinista, palma africana. Actualmente existen extensos naranjales, cuyos frutos exportan directamente a Costa Rica los antiguos operadores de lo que quedó de la ruta del tránsito.

En la década de los noventa hubo un *boom* de proyectos de maletín, que se conocieron como Canal Seco y Semi-seco, así como el resurgir del proyecto de un canal que compitiera con el de Panamá. Muchas veces, los “operadores” de estos negocios engañosos, asociados a dudosos consorcios internacionales creados *ad hoc*, trataron de obtener de la Asamblea Legislativa, resoluciones de un reconocimiento formal. La aprobación de estas dependería de la “capacidad negociadora” de los grupos interesados.

Con un control total de todas las instituciones y la sumisión de la clase política de turno -salvo honrosas excepciones-, Ortega, en su cuarto período, ha desempolvado el viejo proyecto del canal interoceánico e hizo aprobar el 4 de Julio del 2012 por la Asamblea Nacional, leyes que le otorgan poderes omnímodos para la construcción de este viejo y nuevo proyecto de un canal, al que se asocia casi una decena de megaproyectos adicionales, denominados eufemísticamente “sub-proyectos”.

Todo esto sucedió a pesar de la aprobación bajo su gobierno, de la Ley General de Aguas Nacionales, que declara al Lago Cocibolca “*reserva natural de agua potable, siendo del más elevado interés y prioridad para la seguridad nacional.*”¹¹

De estas leyes peligrosas y cesarianas aprobadas para otorgar una mega concesión a un herbolario chino, nos referiremos en el capítulo dedicado al proyecto actual.

CAPITULO SEGUNDO: RUTA DEL TRÁNSITO

La fiebre del oro en California.

California, parte del territorio mexicano hasta la guerra entre México y Estados Unidos de 1846-1848, fue incorporada como una estrella más a la bandera de los Estados Unidos. Esto fue posible por la primacía militar norteamericana y la sumisión de la clase gobernante de México. Se “oficializó” a través del Tratado Guadalupe Moreno.

Dos años antes de la “adquisición de California”, los Estados Unidos había logrado arreglar sus diferencias con los ingleses sobre la porción territorial conocida como Oregon, desagregado actualmente en tres estados: Washington, Idaho y Oregon.

En la época referida, a los trece estados firmantes de la Independencia, se sumaron diecisiete que fueron creados en el amplio territorio usurpado a sus habitantes primigenios, para sumar un total de treinta. La mayor parte de la población se concentraba en los territorios/Estados obtenidos de Inglaterra con la firma de la paz en 1783. Entre 1830 y 1850, la población de los Estados Unidos casi se había duplicado, pues pasó de 12.9 a más de 23 millones de habitantes.

En 1848, las pequeñas ciudades existentes en la costa oeste eran despobladas y con nombres y usos españoles, entre ellas, San Francisco. Fue una mañana de ese año, en una localidad cercana a esta ciudad, cuando James W. Marshall, dio a conocer por primera vez el descubrimiento de oro en el Río de los Americanos, confluente del Río Sacramento. Poco tiempo después, el mismo grito salió de la garganta de Sam Brannan, recogido por el periódico “California” y del que se hicieron eco, poco tiempo después, diversos diarios de la costa atlántica, entre ellos el influente **New York Herald**, que comenzó a publicar anuncios bajo un grueso titular que decía: “*Hacia California*”.

Con un tarro lleno de polvo de oro, el teniente Loeser confirmó como verdad irrefutable tal hecho, lo que llevó al onceavo presidente de Estados Unidos, James Knox Polk -que pasaba días de penas y glorias- a anunciar la existencia de estos yacimientos en un discurso pronunciado en el Congreso en diciembre de 1848. Fue así que se inició lo que históricamente se conoce como la “Fiebre del oro”.

Entre 1848 y 1855, años iniciales de la Fiebre, California aumentó su población de origen europeo, latino y chino, de 15 mil a 225 mil en tan pocos años. En contraposición, la población nativa disminuyó de 150 mil indígenas a 15 mil en el mismo período.

Este cambio demográfico fue producto de una desaforada carrera por llegar a los yacimientos de oro. El problema era, que para atravesar el territorio de una costa a otra, había que sufrir muchas vicisitudes derivadas de la falta de carreteras, de inviernos muy duros y de una justa rebeldía de algunas tribus originarias y dueñas legítimas de territorios intermedios, que obstaculizaban el tránsito de las diligencias por sus dominios.

Transportarse por mar cruzando el estrecho de Magallanes era largo y costoso. Usar México, donde había animadversión ganada por tantos ultrajes sufridos, también era peligroso. Los geógrafos buscaron los puntos más cercanos y de posible rápido tránsito, para llevar a centenas y después miles de buscadores de oro.

En 1847, para llevar la correspondencia y paquetería de la costa atlántica a la del Pacífico, las autoridades competentes habían otorgado sendas concesiones, primero a la compañía United States Mail Steamship Company y después a la Pacific Mail Steamship Company. Ambas utilizaban Panamá como sitio de tránsito, para que las embarcaciones salidas de New York o cualquier puerto del Atlántico, llevaran el correo a la costa oeste y viceversa.

Con la confirmación presidencial del descubrimiento de oro en California, esos barcos que hacían el recorrido, fundamentalmente para transporte de correo y paquetería, se vieron colmados de solicitudes de buscadores para ser transportados desde el este

hacia California. La historia registra al Falcon, como el primer vapor en aceptar pasajeros. Se estima que más de 200 “güiriseros” o gambusinos, transbordaron para llegar a California en ese navío, vía Colón, en Panamá. Ese fue solo el inicio.

Sin embargo, el cruce por esa región de Nueva Granada, conocida como Panamá, era bastante inseguro, difícil y costoso. Y aunque en 1834, el Congreso de Nueva Granada, autorizó al gobierno para construir un camino carretero o de hierro o un canal en el istmo de Panamá, esto se tradujo en una concesión por cuarenta y cinco años a favor del coronel estadounidense Bidle, para la construcción de un camino ferroviario. Por diversas razones esta se anuló en 1843.

Formalmente se registran como fechas de inicio de estas dos rutas alternativas de tránsito: Panamá y Nicaragua, el 7 de Junio de 1849 y el 24 de Julio de 1851, respectivamente.

Previo a la construcción del ferrocarril, los viajeros llegaban a través del mar Caribe a Chagres, hoy Colón, en esa época un caserío de aproximadamente cincuenta chozas, ubicado en la desembocadura del río del mismo nombre. De ahí en canoas o similares se viajaba hasta Las Cruces, para continuar hasta la ciudad de Panamá. En esta ruta abundaban zancudos, una de cuyas especies transmitía el paludismo, y otras la fiebre de Chagres o fiebre de las moscas de arena de Panamá. La zona era propicia también para la fiebre amarilla y el cólera.

Además de esos problemas sanitarios, abundaban, en la época del descubrimiento de oro en California (1848), los asaltos y muertes. En cinco años, según fuentes de Wikipedia, tres mil personas fueron asesinadas en esa ruta.

A pesar del mal estado de los caminos, los pocos botes, la virtual inexistencia de hospedajes y las amenazas a la vida antes apuntadas, el viaje por esta ruta duraba menos que a través del Cabo de Hornos. Es por ello que se utilizaba inicialmente la ruta panameña, en la cual en determinados períodos hasta dos mil pasajeros estuvieron a la espera de un barco. Ante esta situación se habilitaron barcos carboneros, balleneros y desvenajadas goletas,

para que los buscadores de oro se movilizaran más rápido. La demanda febril de cupo, hizo que el valor de la travesía llegara hasta los mil dólares por pasajero.

Se estima que para el año 1850, se había duplicado el número de viajeros en busca de los yacimientos auríferos californianos o para hacer negocios de todo tipo. Las estadísticas registran en este mismo año a 19 mil pasajeros en ambas direcciones por la vía Panamá, ya con destino a California o de regreso a sus lugares de origen.¹²

Todas estas vicisitudes y riesgos hicieron que otros inversionistas buscaran un mejor lugar para hacer la competencia a quienes controlaban la ruta por Panamá, y de esta forma compartir las ganancias de esta actividad. Surge así la ruta Nicaragua, que aunque no muy utilizada, sin duda era bien conocida, más cercana y con un estado sanitario mucho mejor que la aventura panameña.

Esta nueva ruta estaba diseñada para tener como puerto de entrada, Greytown -durante la ocupación inglesa- o San Juan del Norte, en el Caribe-; luego una travesía sobre el Río San Juan, hasta el lago Cocibolca. De ahí primero hasta llegar a Granada; o bien posteriormente a La Virgen, y de este punto, al principio a pie y después en mula y finalmente, en cómodas diligencias hasta San Juan del Sur, en el Pacífico nicaragüense.

El río San Juan de Nicaragua fue navegado parcialmente en 1525 por el conquistador español Ruy Díaz, quien, como ya se dijo, le dio el nombre de “El desaguadero”, debido a que las aguas de gran lago de Nicaragua fluían a través de él hacia el Caribe.

Como se apuntó en el primer capítulo de este libro, catorce años después de aquella navegación parcial, el capitán Alonso Calero junto a Diego Machuca de Zuaco y 139 hombres -de los cuales apenas sobrevivieron nueve-, realizó la expedición iniciada en 1538 y lo bautizó como San Juan, por haber tomado posesión de su territorio el 24 de junio de 1539, en la festividad de San Juan Bautista.

Desde la fundación de Granada, una de las principales ciudades de la Nicaragua colonial, se conectaba con el Caribe/Atlántico a través de la Mar Dulce -Cocibolca o de Nicaragua- y el Río San Juan. Los españoles impusieron control sobre esa ruta acuática y fundaron San Carlos como puerto lacustre; construyeron dos edificaciones para la defensa militar, una en el propio San Carlos y la otra fue el famoso Castillo de La Concepción.

Antes de la fiebre del oro que motivara a utilizar como ruta de tránsito en Nicaragua, esta era usada de forma regular para fines comerciales, por las provincias españolas de Nicaragua, Costa Rica, El Salvador y Honduras, así también por La Habana, Cuba, Cartagena de Indias y otras islas del Caribe

Gage, un monje inglés que visitara Nicaragua en 1636, cuenta que estando en Granada, *“entraron a la ciudad en un sólo día no menos de mil ochocientas mulas procedentes de San Salvador y Honduras, cargadas de añil, cochinilla y cueros. Y en los dos días subsiguientes -agrega-, arribaron novecientas mulas más, una tercera parte de las cuales venían cargadas de plata, que era el tributo del rey.”*

Pero fue hasta después del descubrimiento de oro en California, sobre todo a partir de 1851, que este complejo acuático se convirtió en una vía para los efectos de transbordo o tránsito, con dirección a San Francisco de California o desde aquí hacia la costa este. En este mismo año, mil 305 personas lo utilizaron para dirigirse hacia San Francisco y 3 mil 666 para regresar a New York.¹³

Desde que la ruta del tránsito por Nicaragua inició sus operaciones, incluido la interrupción en ocasión de la Guerra Nacional contra el filibustero William Walker (1858-1861), hasta que los estadounidenses enlazaron con ferrocarriles su vasto territorio entre los dos océanos (1849-1869), se suscribieron decenas de contratos para este fin y se sucedieron invasiones de filibusteros, bombardeos de puertos nacionales, ultraje al decoro y a la vida de los nicaragüense¹⁴. Las ganancias de los inversionistas en Nicaragua fueron superiores a 15 millones de dólares de la época, que equivalen de acuerdo a Forbes y al tipo de cambio actual a 66 mil 340 millones de dólares.

El registro estadístico nos dice que el pase de ida y vuelta por Nicaragua, alcanzó la cifra de 156 mil 500 usuarios, aproximadamente, el 23% de los casi 755 mil viajeros que transitaron en ambas rutas.¹⁵

La ruta del tránsito

MARY, se llamó el bergantín que formalmente inauguró esta ruta de navegación el 20 de febrero de 1849. Este medio naval era administrado por la compañía Gordon's Passenger Line, y hacía el trayecto de New York a San Juan del Norte por US\$130 dólares, asegurando conexiones con rutas ya establecidas en el Pacífico; si esto último no era así, se reembolsaban 75 dólares al pasajero.

El viajero Roger S. Baldwin Jr.,¹⁶ a su llegada a aguas nacionales, narra: “... *La pequeña bahía tenía tres o cuatro isletas, bordeadas por hermosas playas, más allá rebullía el rompiente mientras que adentro todo era sosiego. Casas de palma y de empinados techos se apiñaban arriba pudiendo verse desde allí la selva; y los opacos perfiles de las lejanas montañas de Nicaragua. Todo ello fue para mí, junto con todo, uno de los más bellos paisajes que jamás he contemplado...*” Más adelante describe el río: “... *Un río majestuoso con abundancia de peces, constelado de isletas y orladas sus riberas de florestas cuya magnificencia ningún pincel o pluma podrían pintar o describir... Fue algo que nunca nos cansamos de admirar...*”

A pesar de que esta ruta era más sana y segura por su entorno geográfico, debido a lo improvisado y la carencia de recursos especiales para brindar un servicio de tránsito rápido, en sus primeros viajes no constituyó la mejor opción o la más atractiva que otras. Su duración, en algunos casos, fue de hasta un poco más de siete meses partiendo de New York. Esta sería, posiblemente, la razón principal de que en los años 1849 y 1850, se registraran muy pocos viajeros por esta ruta.

Sin embargo, en 1851, **El Correo de Nicaragua** notificaba el paso de un número superior a 5 mil viajeros. En otra gacetilla se afirmaba que esta ruta era más barata que las otras y los alimentos

se encontraban hasta en una quinta parte más económicos en relación con los cobrados en Panamá. Se estimaba el costo por pasajero durante toda la travesía por Nicaragua en once dólares.

La nueva alternativa nicaragüense de cruce o tránsito se regularizó y mejoró y logró competir con la de Panamá donde los peligros de asaltos todavía subsistían. Al poco tiempo se produjeron anuncios de zarpes desde diversos puntos de la costa este y oeste de los Estados Unidos hacia Nicaragua. En este período inicial se registraron las siguientes empresas y barcos:

- Desde New Orleans: Buque de vela Thorn, salida programada 1º de septiembre de 1850; Major Eastland y tres buques más, con fecha de salida de octubre 1850;
- Desde New York: Enterprise, con anuncio de salida en julio de 1850; el Prometheus, zarpa el 27 de Diciembre de 1850;
- Desde San Francisco: Nortearen, salida programada 28 de agosto de 1850 con escala en El Realejo (pacífico nicaragüense), Taranta y Ecuador y nueve veleros anunciaron su salida hacia Panamá con escala en El Realejo.

Además de esos zarpes específicos, diversas empresa navieras en ambos océanos, anunciaron viajes. Entre éstas, las navieras Gordon's; Howard and Song, Law and Company; Empire City line y Regular Packet line and Passage Office.

Cuando por la finalización del ferrocarril en Estados Unidos los gambusinos dejaron de utilizar estos barcos, se siguió prestando ese servicio en el Pacífico, a fin de posibilitar a viajeros que partían de Centroamérica, trasladarse a Europa y otros puntos del mundo.

Rubén Darío, cuando usó este medio en noviembre de 1907, en su viaje a Europa, -faltaban siete años para que el canal de Panamá fuese una realidad-, cuenta en su libro **El Viaje a Nicaragua**, la mala calidad de la atención en estos barcos, así como la precariedad y la irregularidad.

La concesión

Diplomáticos norteamericanos conocidos ya en aquella época como “Encargados de Negocios”, se acreditaron inicialmente ante la Federación y luego finalizada ésta, ante las repúblicas independientes. A Nicaragua, llegarían de diferentes cataduras. Unos más carismáticos y osados, otros más prudentes y eficaces.

Uno de estos encargados, Ephraim G. Squier,¹⁷ joven talentoso, buen escritor y treceavo en ejercer dicho cargo, transitó en dos ocasiones -la primera fue en 1849- la ruta nicaragüense con registros minuciosos plasmados en dos libros sobre Nicaragua.

En tanto conocedor de disciplinas como la arqueología, realizó una labor importante, al mismo tiempo que “acopiaba” manifestaciones culturales aborígenes. Algunas de las piezas por él extraídas, se encuentran todavía en una sala del museo Smithsonian en Washington, sin que hasta ahora hayan sido reclamadas por ningún gobierno de Nicaragua.

Uno de los objetivos principales de este encantador y erudito viajero, investido como diplomático, era la firma de un tratado para la construcción de un canal interoceánico, cuya necesidad se había puesto de manifiesto con la fiebre del oro. Ya veremos cómo será una pieza importante en los planes de uno de los nuevos y más pujantes capitalistas de los Estados Unidos.

Squier, trató de asegurar en beneficio de Vanderbilt, primero la *Ruta de tránsito*, ruta que ya describimos en párrafo anterior.

Recordemos que viniendo del Atlántico la misma se iniciaba en la desembocadura del río San Juan, en un pueblito que durante la ocupación militar inglesa en la costa Caribe nicaragüense y hondureña, a partir de 1848, se llamó Greytown. Posteriormente, este protectorado inglés de un ficticio y peripatético reino miskito, creado con la complicidad del gobierno estadounidense presidido por James Polk, pasó a llamarse San Juan de Nicaragua.

Pese a la ocupación tragicómica y a las fragatas de guerra de la pérfida Albión en las costas del Caribe, San Juan de Nicaragua gozaba de libre tránsito por buques de Estados Unidos. Esta situación se profundizó, de manera *sui generis*, con la firma del tratado en Washington, el 30 de abril de 1852, por Daniel Webster, Secretario de Estado y John F. Crampton, enviado extraordinario por “su majestad” británica, donde se decidía sobre territorios nicaragüenses y costarricenses.

En varias de sus cláusulas se protegía, con nombre y apellido a la empresa norteamericana que hacía el tránsito de pasajeros.¹⁸ Para este efecto, en el artículo primero, en referencia a los territorios para miskitos y sus derechos, incluyen “... *los privilegios u operaciones de la American Atlantic Ship Canal Company, o de la Accesoría de Tránsito...*” Más adelante, dado que el interés primordial es el canal interoceánico, se establece en el artículo segundo de este mismo tratado, que: “... *También debe quedar entendido que la compañía intitulada American Atlantic and Pacific Ship Canal tendrá el privilegio de colocar en la margen sur del Río San Juan cuatro de las ocho estaciones o secciones de tierras a que se aludió en el artículo 27 reformado y ratificado por Nicaragua el 11 de abril de 1850...*”

Más categórico aún es el artículo cuatro, que tajante dice: “*Ni el gobierno de Nicaragua ni el de Costa Rica tendrán la libertad de erigir ni permitir se erija ningún muelle, muralla o embarcadero, u otra estructura, ni ejecutar ni permitir se ejecute ningún acto o cosa cualquiera sea en Greytown, o en cualquier parte de los ríos Colorado, San Juan o la costa del lago de Nicaragua, que obstruya la libre operación de la compañía de canal o tránsito o perturbe el paso de sus botes a lo largo y a través del puerto de Greytown y los ríos Colorado y San Juan...*”

Por sí y ante sí, deciden en ese mismo tratado, que si el canal no se construyera totalmente por el Río San Juan, los costarricenses les deberán ceder todos los terrenos que se requieran para hacerlo por el Río Colorado.

El Comodoro Vanderbilt y nuestra historia nacional.

Un personaje con fama y recursos estimados en más de un millón de dólares de la época, había calculado el potencial lucrativo del negocio de tránsito y posterior administración de un canal interoceánico. Ya había visitado San Juan del Norte, conocía las dificultades de la ruta y tenía mucha experiencia en el manejo de vapores, en tanto dueño de los principales buques que unían las ciudades de la costa este en ese tiempo.

De origen holandés, había sido tabernero y con un capital de cien dólares; compró una piragua con la que inició, con trabajo y mañas, un imperio. Hablamos de Cornelius Vanderbilt (1794-1872), conocido como “El Comodoro.”

Su primera misión sería quitarle todo, o al menos una buena parte, a la firma Law y Aspinwall, de las ganancias que obtenían cubriendo el tránsito por Panamá. Esta fue la condición necesaria para su gran objetivo: el canal interoceánico.

Con este propósito trabajó en ambas direcciones: una ruta de tránsito y un canal. Para ello comisionó a sus asociados, Daniel B. Allen y Joseph L. White, quienes interesaron al secretario de Estado, John M. Clayton, y este envió como su encargado de Negocios en Centro América, al ya mencionado George Ephraim Squier, con el objetivo de lograr, primero con el Director Supremo, Lic. Norberto Ramírez y posteriormente con el Congreso, una concesión para su compañía canalera: American Atlantic and Pacific Ship Canal Company.

El primer representante de esta empresa sería David White, quien según Squier, le ayudó a obtener la concesión que incluía una colonización restringida del territorio por donde pasaría el canal.

Para cumplir con el contrato, Vanderbilt y sus asociados ordenaron la construcción de un trasatlántico de mil 500 toneladas, El Prometeo, más la traída del Orus a San Juan del Norte, para hacer exploraciones preliminares en el Río San Juan y los estudios iniciales del canal.

Para formalizar el negocio y como subsidiaria de su empresa principal, crearon la Accesory Transit Company o Compañía accesoria del tránsito más conocida como “Compañía del Tránsito.”

En busca de más capital, viajó a Inglaterra. Al regresar de sus gestiones, se enteró en New York que el Orus -uno de los barcos enviado para realizar la travesía al interior de Nicaragua- se había perdido al intentar cruzar los raudales de Machuca, en el Río San Juan. De inmediato se embarcó en el nuevo Prometeo y remolcado se trajo un barco de construcción especial -de poco calado-, denominado Director, adecuado para transitar por el Río San Juan. Con la misma osadía que le había acompañado en aventuras marítimas anteriores, sin escuchar a los marinos que habían fracasado con el Orus, él mismo dirigió la maniobra y venciendo diversas dificultades, logró llegar hasta el Lago de Nicaragua, el 1º de enero de 1851.

Esta empresa, con equipos básicos en cuanto a vapores lacustres y poca inversión en el trecho de la ruta terrestre, inició el tránsito de New York a San Juan del Norte cobrando 400 dólares por pasajero. La guerra de precios que se inició con quienes prestaban ese servicio en los dos mares, así como en el cruce por Panamá, hizo que un año después se redujera el valor a 150 dólares para ambas rutas. Se englobaba en este precio el pasaje a través de Nicaragua por la ruta de San Juan del Norte/San Carlos/La Virgen/San Juan del Sur, o viceversa, calculado en 35 dólares.

Para mejorar el servicio del río se construyeron especialmente dos vapores: John M. Clayton y Sir Henry Bulwer, en homenaje a su protector el secretario de Estado USA y al embajador Inglés, de quien también había recibido favores. Estos vapores eran de casco de hierro, con ruedas de paleta en popa. Más tarde se agregaron los vapores: “J. L. White”, “V. E. Route”, “H. L. Hunt”, “C. Morgan”, “J. Ogden”, “J. N. Scott”, “Col. Wheeler” y “Granada”. Uno de ellos, llevaba el nombre de un socio que más tarde se apoderaría temporalmente de su empresa..

Estas inversiones en buques sustituyeron el uso de bongos, que Ephraim Squier las describe como “*embarcaciones utilizadas en el río*”

para llevar carga y pasajeros, eran unas canoas descomunales llamados bongos. Algunos son hechos de un sólo tronco de árbol, pero los mejores se construyen, con más o menos maestría, de tablazón de cedro... emplean remos largos y pesados, y también palancas. Pocas veces y tal vez en verdad ninguna recurren a las velas, como no sea en el lago.”

Para realizar la travesía lacustre de San Carlos a La Virgen, y viceversa, se contaba con barcos más grandes, entre ellos, además del “Director”, El “Central American”, El “San Carlos” y “La Virgen”.

Antes de la introducción de vapores, relativamente grandes, se utilizaban barcos de vela. Thomas Belt,¹⁹ otro viajero que llegó al país antes de ese periodo de nuestra historia, narra de esta forma su experiencia marina lacustre: *“Sesenta millas de viaje nos esperaban sobre el lago, que realizaríamos a vela más bien que a remo. Una vez enjarcados dos delgados mástiles, poco después de las siete nos deslizamos suavemente desde San Carlos, amparados por leve brisa, que por una hora nos refrescó y empujó a razón de unas seis millas por hora... Hacia el mediodía el viento nos falló de nuevo y el sol sobre nuestras cabezas nos chamuscaba con sus rayos suspendidos en un claro y despiadado cielo, mientras el barco reposaba como un leño sobre el agua y la brea se derretía en las juntas por el calor... Pronto nos alcanzó la brisa y el tormento se acabó. Las velas dejaron su pereza, se inflaron con el viento y la embarcación se lanzó a través de las encrespadas olas, reviviendo nuestros decaídos espíritus... Caída la noche, el viento nos falló nuevamente, llevándonos despacio hasta que al fin llegamos al puerto de San Ubaldo, alrededor de las 10 pm”*

Ya describimos en su momento la ruta y las distancias en millas de los tramos de la travesía, solo hace falta decir que las diligencias que se ocuparon posterior a las bestias de montar, para el traslado de La Virgen a San Juan del Sur, estaban pintadas de azul y blanco, tiradas por mulas sobre la carretera construida por centenares de peones nacionales, con lo que ahora se le llamaría material selecto.

Ya en la bahía de San Juan del Sur y con destino a San Francisco, los pasajeros contaban inicialmente con el vapor “Pacific”, después se agregaron los barcos “North America”, “Brother Jonatham” Y “Oregon”.

Vanderbilt había organizado contactos para que de forma regular, navíos de Inglaterra y Francia, llegaran hasta San Juan del Norte y que sus pasajeros pudiesen pasar por la ruta del tránsito hacia el Pacífico, y de ahí, continuar el viaje a California.

Si bien sufrió pérdidas de barco en los dos océanos, también es cierto que obtuvo grandes ganancias calculadas, solo en el primer año de operaciones, en más de un millón de dólares. Con tantos ingresos acumulados, construyó su barco personal en 1853, bautizado “North Star”, de 2,5 mil toneladas y 270 pies de eslora y con uno de los equipamientos más refinados; según refiere el investigador David Folkman²⁰, gastaría más de medio millón de dólares.

Esta acumulación rápida de dinero, produjo enviadas y competencias y con ellos zancadillas de ambos lados. Ya en la fase final de la guerra filibustera, realizó donación al presidente Mora de Costa Rica de US\$,50,000 y ofreció un empréstito de un millón de dólares para con promesas de dinero “reenviar “a los filibusteros para su país de origen. Exigió se aceptara en sus tropas a Sylvanus Spencer, un aventurero de armas tomar, quien tendría la misión de recuperar sus barcos en poder de Walker. Una parte de éstos le quedarían finalmente a Costa Rica.

Antes de ello, Walker, por medio de Morgan y de Garrison, asociados de Vanderbilt en el manejo de la Compañía Accesorio del Tránsito, subsidiaria de la compañía canalera original, quiso aprovecharse de los dineros y de la empresa en contra de los intereses de Vanderbilt, éste les escribió a sus socios la famosa nota que decía: “Señores: *Ustedes se han empeñado en robarme. No los demandaré, porque la justicia es muy lerda. Los arruinaré*”. Y lo cumplió.²¹

El Comodoro”, después de alejado Walker de Nicaragua, y por retornada la concesión intento re-organizar la ruta pero al final ya funcionando ésta, viendo el ocaso que venía para estas travesías por el istmo, vendió sus buques y parte de sus acciones, quedándose solo con la empresa que vendía los pasajes. Se dice que desde el mes de junio de 1854, recibía de forma secreta un estipendio

mensual de sus competidores en Panamá para no reabrir la ruta por Nicaragua de US\$ 40,000 mensuales, los que fueron elevados después a US\$ 56,000.

Sus aventuras y otras acciones están suficiente documentados en diversos libros sobre él, entre ellas las expresadas por el **New York Time**, quien afirmara de él: “Que era como uno de esos barones alemanes que desde sus castillo a la orilla del Rin, descendía a esquilmar el noble comercio del río.”



Es importante apuntar, que antes de la fiebre del oro se viajaba, desde esos mismos países y otros, como el reino de Cerdeña que comprendía Génova, hoy Italia, hacia San Juan del Norte o San Juan de Nicaragua. Esos viajes continuaron también, paralelos a las migraciones de buscadores de oro. Vapores italianos como el Prudente en 1851 y 1852, al igual que el Cristina en 1852, realizaron viajes de comercio trayendo y llevando mercancía y uno que otro pasajero.

En ellos llegaron a Nicaragua italianos de las más variadas condiciones, entre los que se encuentran Angelo Solaris, Costigliolo y otros que dieron lugar a familias nicaragüenses actualmente conocidas.²²

¿Cómo era el entorno geográfico en esos años de la ruta del tránsito?

Vamos a apropiarnos de las apreciaciones de algunos viajeros notables que hicieron esta travesía. Iniciamos con Ephraim George Squier, que en su primer libro *Nicaragua: Su gente y sus paisajes*, describe a San Juan y al río del mismo nombre, narra el entorno geográfico, sobre todo la riqueza ambiental y pobreza en inversiones y medios de transporte.

En el segundo viaje cambiará algunas de sus apreciaciones, describe con más precisión algunos entornos geográficos. Con respecto al

Castillo de la Inmaculada Concepción y al río que pasa a sus pies, manifiesta:

“... Han transcurrido menos de tres años desde entonces, y ahora una pujante villa de varios centenares de habitantes ha surgido al pie de la antigua fortaleza; el sitio del solitario rancho lo ocupan ahora una nítida fila de cabañas y a lo largo de la otrora desierta y desolada ribera, varias estructuras grandes a modo de establos ostentan el “divertido” rótulo de Hotel...”

“...La colina donde está situado el fuerte es empinada y ocupa un ángulo del río donde la corriente se ve interrumpida por dificultosos raudales. Por consiguiente, domina el río aguas arriba y abajo a lo largo de un buen trecho. La vista desde la cumbre es en extremo bella, abarca millas y millas de bosque esmeraldino, interrumpida por anchos y plateados remansos de agua. A excepción del villorrio fundado por la Compañía del Tránsito al pie de la colina, no existe otra señal de civilización, ni una sola cabaña, ni un verde huerto, sólo la silenciosa selva interminable...”

En relación con San Carlos y su fuerte, dice:

“... La segunda mañana después de nuestra salida del Castillo nos puso a la vista de la alicaída asta de la bandera y los ranchos de paja del fuerte San Carlos, situado en la margen izquierda del río, en el punto donde éste se separa del lago. El viejo fuerte está cubierto por una densa vegetación que lo oculta por completo de la vista. Posicionada sobre un promontorio o cabeza de playa que parece haber sido colocada allí para marcar el punto preciso donde termina el lago y comienza el río. Bajo la Corona, se le daba cuidadoso mantenimiento y contaba con un fuerte destacamento. Pero hoy su puente levadizo está en deterioro; grandes árboles crecen en el foso, las lianas suben por sus muros, se enredan en los desmantelados cañones y enrollan sus delicados zarcillos en las rejas de sus celdas desiertas...”

De las bellezas naturales de nuestro país, se expresó entusiasta comparando esa área geográfica de Nicaragua -el Gran Lago- con otros lugares de Europa: *“... ciertamente combinan casi todos los elementos de la grandiosidad y la hermosura. El azur de sus aguas es insuperable y las escarpadas rocas que serpentean en su entorno dejan*

poco que desear a la imaginación en cuanto a imponentia y grandeza. Pero los lagos de Nicaragua les superan por sus rasgos novedosos e impresionantes. Aquí se yerguen altivos volcanes, los irregulares conos emulan a las Pirámides en la simetría de sus perfiles.

“En torno a sus faldas se congregan espesos bosques de un verde oscuro, como labrados en esmeralda. Por encima de éstos, combinado con incomparable sutileza, se encuentra el verde tierno de los pastos de montaña, mientras las cumbres de color terroso, donde la árida escoria se niega a nutrir la vida, se adornan con blancas coronas de nubes a cuyo través la luz solar se estremece en un centenar de tonos opalinos. También las islas que enjoyan las aguas son una exuberante arboleda tropical. La palmera yergue su regio tronco muy arriba de los bosques y se dibuja etérea contra el cielo, mientras que plantas de robusto tallo y enredaderas en densas masas revisten las rocas, o penden de los árboles por encima del agua, que se oscurece y parece adormecerse bajo su fresca sombra. Y aunque aquí no existen ni castillos encaramados en altas cumbres, ni aferrados al tajo de los precipicios, ni siquiera villas de blancos muros anidando en la costa, aun así el viajero percibe vistas marinas que se abren entre la arboleda y revelan paisajes de chozas primitivas y pintorescas, enmarcadas por plátanos y papayas cargados de doradas frutas.

“Canoas de gráciles líneas yacen en la sombreada costa, y oscuras formas humanas de una raza extraña y en decadencia observan al forastero con curioso interés cuando éste se desplaza en silencio frente a ellos. Tales son algunos de los variados elementos de lo grandioso, lo bello y lo pintoresco que otorgan a los lagos de Nicaragua su indiscutible preeminencia sobre aquellos consagrados por los recuerdos e inmortalizados en los cantos, y que reciben el homenaje de los amantes de la naturaleza en el Viejo Mundo...”

Por su parte, el célebre escritor Mark Twain, usará la ruta del tránsito por Nicaragua, entre el 29 de diciembre de 1866 y los primeros días de enero de 1867, cuando se dirigía de California a la costa este de los Estados Unidos. En esa época tenía treinta y un años, no era famoso y era conocido como Samuel L. Clemens.

De ese viaje, el que después sería autor de las célebres novelas Tom Sawyer y Las Aventuras de Hunckleberry Finn, narra:²³ “...

Y para los ojos de algunos de nosotros hartos ya de ver sólo mar y cielo, nunca unos verde-brillantes cerros de enfrente fueron más bien vistos, más encantadores, tan hermosamente amenos, como aquellos que veíamos allí no más, a sólo un tiro de pistola...”

“... Teníamos derecho a escoger la diligencia en que haríamos el viaje de doce millas que hay de San Juan del Sur a La Virgen (...) Nos metimos en una de las más grandes diligencias de un rojo desteñido, tirada por cuatro caballos cholencos. El cochero comenzó de inmediato a sacudirlos y apalearlos, y también a maldecirlos como loco furioso en un inmundado español (...).”

“...La primera cosa que los hombres vieron fue, pero sin saber qué cosa era: un mojón tal vez, una cruz, o quizá la modesta lápida de algún desventurado aventurero americano. Pero no, no era nada de eso; al acercarnos vimos clavado en un árbol un letrero que decía: ‘Compre una camisa Ward!’ era, pues, simplemente uno de esos abusos en que se refocilan los mercachifles de mi tierra dueños de la camisería de esa marca. Y pensar, que gente como esa invade los lugares más sagrados con sus anuncios canallas para desnaturalizar los paisajes en que uno podría extasiarse...”

“... Casi doscientas yardas, pasábamos ranchitos con ventas atendidas por muchachas de pelo negrísimo y relampagueantes ojos, que de pie antes las bateas nos miraban pasar en actitudes como de agraciada indolencia, chavalas éstas de color de baqueta y vestidas siempre lo mismo: una sola bata suelta de zaraza con estampados chillones, recogida arriba de los pechos y de volante fruncido. Tienen dientes blancos y caras bonitas de sonrisa ganadora (...) estas doncellas achocolatadas venden café, té y chocolate, bananos, naranjas, piñas, huevos cocidos, guaro aborrecible, mangos, jícaras labradas y hasta monos, y los precios son tan módicos que, a pesar de órdenes y reconvenções en contrario, los pasajeros que en el vapor venían en tercera se atiborraron de toda clase de bebidas y comidas...”

“... El camino era suave, plano y sin lodo ni polvo, y el paisaje ameno, aun cuando no llegaba a maravillar. Los cuatrocientos viajeros que éramos, unos a caballo, otros en mulas, y otros más en diligencias tiradas por cuatro mulitas, formábamos la más bizarra, astrosa y extraña comparsa que yo jamás hubiera visto....”

Al embarcarse en el gran lago o Lago Cocibolca o de Nicaragua, escribe: “... Alojados ya en el barco, nos sentamos bajo el toldo y comenzamos a almorzar. Fumamos, escribimos las notas de nuestro alegre resbalón a través del istmo, donde compramos hermosos bastones de caoba hechos por los nativos, y por fin quedamos abstraídos.”

Al divisar los volcanes Concepción y Maderas, diría de éstos: “Del centro del hermoso lago emergen Volcanes gemelos, dos maravillosas pirámides arropadas en un verde fresco y suavísimo, veteadas sus faldas de luces y de sombras; sus cimas perforan las errabundas nubes, parecen los volcanes apartados del vértigo del mundo, tan tranquilos así como están inmersos en sueños y en reposo. ¡Qué bien se podría vivir en sus bosques, en sus laderas bañadas de sol!”

Durante su travesía por el río, comenta: “... la encantadora belleza de sus contornos. Todos cautivados miramos largo rato y en suspenso la maravilla que se abría en frente y a los lados. Pero, al fin cesó el embrujo y se oyó un rebullicio de animadas pláticas y comentarios salpicados de exclamaciones exaltadas”.

Al arribar a San Juan del Norte, le inspira este comentario: “... un mosaico de nicaragüenses, estadounidenses, españoles, alemanes, ingleses y negros jamaicanos. Casi todos éstos tienen venta de puros y guaro, frutas y hamacas de cabuya. Todo muy barato, y hasta vinos y otros artículos importados, pues los derechos de aduanas son bajos (...) engalanan el pueblos unos cuantos cocoteros, lo bordean chaparrales, y por donde quiera sonríen entre la grama los botones rosados de las mimosas...”

Por último, otro hecho significativo en esta ruta de tránsito es que para competir mejor en el traslado de pasajeros, se le concedió por parte de Nueva Granada, hoy Colombia, al empresario norteamericano W. Aspinwall, H. Chaucer y J. Lloyd, la construcción de una línea férrea que enlazara los dos océanos. Con mucho retardo y en un proceso lleno de peripecias, fue inaugurada la línea con el primer viaje de la locomotora GORGONA, el 29 de enero de 1855. Para lo que quedaba de funcionamiento de estas rutas de tránsito, ello le dio ventaja a Panamá sobre Nicaragua.

CAPÍTULO TERCERO: PROYECTOS CANALEROS EN AMÉRICA LATINA

Puesto el último clavo de “oro”, que finalizaba la ruta ferrocarrilera que unía las dos costas de Estados Unidos y disminuido el tráfico de personas, las rutas de tránsito, languidecieron. El pujante capitalismo no solo estadounidense, sino europeo, puso su vista en la construcción de un canal que permitiese y facilitase el comercio internacional.

Entre los proyectos e intentos acariciados en el pasado, hubo acciones como las del el cura de Nóvita, Antonio Cerezo, que utilizando mano de obra semi-esclava, a través de un pequeño canal unió en 1878, el río San Juan de Panamá con un afluente del Atrato, donde pasaban de un océano a otro canoas de regular proporción.

Otros proyectos fantasiosos, algunos con alguna base científica, han sido descritos de forma sucinta, incluyendo los asuntos de poder y las afectaciones humanas, por Germán Arciniegas en dos capítulos de su libro *Biografía del Caribe*, cuya lectura recomendamos para una mejor comprensión de otras variables que en estos megaproyectos entran en juego. Cualquier parecido con el proyecto actual del Gran Canal por Nicaragua puede ser una coincidencia, o el hecho de que en la historia no hay novedades.

Veamos ahora, someramente algunos aspectos históricos referidos básicamente a los grandes competidores por un canal interoceánico:

El Caso de Nueva Granada (Colombia).

Diversos estudios, entre ellos los de Mutis, Caldas, Hunter, Smith, Boussingault, Garella, Lull, Perris, Taunt, Midshipman y De Pombo, en particular el de Alexander Von Humboldt, indicaban diversas rutas para la construcción de ese canal interoceánico por Panamá, parte de Nueva Granada, hoy Colombia.

Ya en el siglo XVIII se habían presentado diversas propuestas de un canal por el Chocó, una de ellas en 1789, por parte del virrey Caballero y Góngora, para unir el San Juan y el Atrato por el estrecho que se conoce como Boca-chica, rescatando una vía utilizada con anterioridad.

A esta proyectada ruta canalera de la quebrada Raspadura o arrastradero de San Pablo, se refirió Francisco José de Caldas, “el sabio Caldas”, naturalista colombiano (1768-1816) que la formuló varias veces. La primera vez en 1797, en carta a Santiago Arroyo, donde afirmaba que *“el istmo de Panamá es una barrera inaccesible, no así por el Arrastradero de San Pablo. Este tránsito es digno de inmortalizar a cualquiera, rompiendo la pequeña Bolonia que separa los ríos Atrato y San Juan; lo demás es calcular en el aire, deslumbrar a la plebe y hacer reír a los sabios...”*

Conseguida la independencia de Nueva Granada –Colombia-de España, el canal fue uno de los temas más polémicos, lleno de peticiones al Congreso de Cúcuta inicialmente y luego a los sucesivos congresos.

De ahí que Simón Bolívar, por recomendación del barón Von Humboldt, iniciara contactos con capitalistas ingleses en 1825, sin ningún resultado. En 1826, en el Congreso de Panamá, insistió infructuosamente y en 1827, contrató un estudio de factibilidad con el ingeniero J. A. Lloyd, de la empresa Lloyd & Falmare, pero éstos en 1830 se pronunciaron negativamente sobre su viabilidad.

Bolívar, hombre de acción, ordenó trazar el canal por la parte del istmo que separa los dos ríos (el de San Pablo, entre los ríos San Juan y Atrato), haciendo abrir con picas y palas derivaciones para poner las corrientes hacia los puntos donde pudiera abrirse el canal. Para tales fines, encargó los instrumentos necesarios a Jamaica, dando a levantar nuevas y más exactas cartografías. La traición y su muerte no le permitieron hacer la inspección *in situ* que tenía prevista.

No siendo un objetivo de nuestra investigación el canal por Panamá, a no ser por su vínculo en materia de competencia con el de Nicaragua, apunto entre los hechos sobresalientes, los siguientes:

- El inicio fallido de la construcción de ese canal por un consorcio europeo, bajo la dirección de Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez, quien recibió la concesión de parte del gobierno colombiano. En 1878 se iniciaron obras y finalmente se suspendieron en 1895. En esa primera parte de la historia se combinaron negocios fraudulentos y miles de muertos, lo que puso a Panamá y Francia -en especial a su clase política- en el mapa de las noticias escandalosas de la época.

Lo real es que, casi ciento cincuenta años después, las empresas de maletín con mucho prestigio en Wall Street, entre otras bolsas, bajo nuevas formas más sofisticadas, hacen fraudes millonarios con frecuente impunidad. ¿Será ésta, la de Lesseps y su hijo, una nueva historia a repetirse en Nicaragua?

- Quebrada la empresa y fracasados los empeños, Theodore Roosevelt “proclama” la República, y Panamá pasa a convertirse casi en una estrella más de la bandera norteamericana. Se firma un tratado súper oneroso entre Panamá “libre” y Estados Unidos; se adquirieron los avances constructivos canaleros de Lesseps, se reinició la obra en 1903 hasta su culminación en 1914, incluyendo la construcción de varias bases militares que, entre otras cosas, sirvieron para entrenar a militares centroamericanos y de las dictaduras sudamericanas, así como para despachar desde ahí a sus tropas en sucesivas invasiones a países de América Latina.

Otros proyectos en Latinoamérica.

Colombia, ya con Panamá desmembrada de su territorio, no ha cesado en la idea de construir un canal interoceánico por su actual territorio. En la nota que acompaña esta afirmación, encontraremos más de 20 proyectos.²⁴

Otro lugar posible y estudiado es el canal por el istmo de Tehuantepec en México.

A raíz del contrato con un personaje chino para la construcción de un canal en Nicaragua, se han diseñado sendos proyectos de otros canales por Centroamérica, donde se combinarían rutas de agua y ferrocarriles. (Honduras y Guatemala, entre otros).

Panamá mismo, a punto de poner a operar su nuevo juego de esclusas, ya está trabajando en nuevos proyectos más sencillos; modernos y con mayores capacidades, donde el factor de limitación de agua para su operación, jugaría un papel secundario, dadas las posibilidades de reutilización del agua de las esclusas y el uso sin límite de este líquido extraído del mar y desalinizado por energía eólica o solar.

CAPITULO CUARTO: EL CANAL POR NICARAGUA SIGLOS XIX Y XX

La apetecida ruta por Nicaragua y los intentos imaginativos, de papel y de aseguramiento o control de diversos grupos y gobiernos.

Hemos señalado en capítulos anteriores que desde un principio se establecieron tres rutas preferentes para la construcción de un canal interoceánico: Panamá, Nicaragua y Tehuantepec (México). Al final, el interés se centró en Panamá y Nicaragua, competidores aún en el siglo XXI,²⁵

En este apartado, añadiré algunos aspectos históricos y socio-políticos del dichosamente fallido intento de construir, en esas condiciones de sumisión, un canal en esta Nicaraguaíta.

El libro **Bosquejo Político y Estadístico de Nicaragua**, de Miguel González Saravia -último gobernador español en Nicaragua-, escrito en 1823, atribuye el interés de Gran Bretaña, y en consecuencia, la expedición fallida de Nelson, al hecho de que tres ingleses -el capitán Smith y los coroneles Hogdson y Lee- habían estudiado previamente esta ruta e imprimieron en Londres los planos y consideraciones sobre el canal.

Figuras criollas como el guatemalteco Aycinena, que había conocido el canal en el lago Eire y escrito un folletín sobre éste (1836), reforzaron el interés, manifestado en la década anterior, de un canal interoceánico en Nicaragua.

Científicos enviados por las naciones poderosas de la época, entre otros célebres personajes, en diversos momentos se refirieron a la necesidad de este canal y en algunos casos describieron extensamente las características de la ruta.

Uno de estos viajeros fue el diplomático holandés Jacobo Haefkens (1789-1858), quien en 1826 se desempeñó como cónsul general de Holanda en Centroamérica. Haefkens publicó tres libros en su idioma materno, uno de ellos de 1832, traducido como *Centroamérica, desde el punto de vista histórico, geográfico y*

estadístico, donde se refiere a la provincia de Nicaragua con abundancia de datos sobre el posible y necesario canal.

Otro caso fue el de Barclay & Co, que a pesar de no haber ganado la licitación abierta por el gobierno federal de Centroamérica en agosto de 1825, envió a un grupo de topógrafos para estudiar *in situ* el posible canal por Nicaragua, logrando que la República Federal Centroamericana dictara en 1826, leyes de exenciones y beneficios abundantes para quienes construyeran ese canal.

El historiador y geógrafo Pablo Levy, escribió **Notas geográficas y económicas sobre la República de Nicaragua** (París, 1873) y en las **Memorias de Alejandro Marure** (Guatemala 1845), se narran también algunos aspectos relacionados con estos intentos. En un anexo de este capítulo, se verá un listado de iniciativas o estudios sobre el tema, calculadas en más de setenta, la mayoría de las cuales quedó en papel. Otras tantas -muy pocas- alcanzaron a ser diseñadas y una sola originó obras de construcción.

Especial interés despiertan los trabajos realizados por el ingeniero inglés John Baily, a los cuales hacemos referencia en este libro.

Tanto en Inglaterra como en los Estados Unidos se formaron empresas para acometer este proyecto. Una de ellas, liderada infructuosamente por el capitalista Aaron H. Palmer, que creó para este fin, la empresa Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Company.

Simultáneo al interés de capitalistas, el gobierno estadounidense, primero durante la presidencia de Andrew Jackson (1835) y después durante la de Martin Van Buren (1838), envió al coronel Charles Biddle y a John Lloyd Stephens. El primero se comportó desidioso, provocando enojo; el segundo, más activo, reunió datos de otros, incluido J. Baily, estimando un costo aproximado del canal en 25 millones de dólares,

En Europa, *Il Canale Napoleone de Nicaragua* fue uno de los tantos proyectos fallidos. Luis Napoleón Bonaparte -futuro Napoleón III- asumió esta iniciativa. Escribió un folleto publicado inicialmente

en inglés, en Londres en 1846. En el mismo la cataloga como “*ruta imprescindible del gran tráfico mundial... y está destinada a alcanzar una extraordinario grado de prosperidad y de grandeza...*”, comparando a Nicaragua -Masaya en especial- como un posible sitio de mayor relevancia histórica que Constantinopla. El folleto establecía una ruta por el Xolotlán con salida al Realejo.

Luis Napoleón Bonaparte, en 1848 gobernando Francia como emperador, perdió el interés y su folleto fue descalificado por disparatado. Según descendientes de Castellón, éste, que lo interesó en el tema, trabó amistad con el emperador Bonaparte, quien becó a uno de sus hijos para estudiar en Francia.

Como ya expresamos antes, el erudito Ephraim G. Squier, obtuvo en su primer viaje a Nicaragua (en agosto de 1849) un tratado, que garantizaba la ruta a una empresa privada norteamericana, más ventajas comerciales. En dicho convenio se prometía para Nicaragua, respeto a su “soberanía” y “neutralidad”.

Como consecuencia de ese tratado que beneficiaba a un particular, se creó por Vanderbilt y asociados, la American Atlantic and Pacific Steamship Canal Company. El lobby de senadores contratados por Vanderbilt -uno de ellos secretario de Estado del gobierno en funciones del presidente Taylor-, no dejaba duda alguna de la protección oficial a estos “inversores”.

Con esa bendición, la parte operativa estaba resuelta. Nicaragua recibiría diez mil dólares iniciales, una anualidad por igual cantidad, 200 mil dólares en acciones -fracción muy pequeña del total del supuesto capital nominal- y el 10% de las utilidades netas que produjera el canal cuando operara. En todo caso, mucho más de lo que supuestamente retribuiría la concesión otorgada recientemente a Wang Jing.

Mientras este canal se construyera, se podía operar de manera exclusiva la ruta del tránsito para el transporte de pasajeros que buscaban llegar a California o regresar a sus lugares de origen.

Obtenida la concesión canalera, Vanderbilt, al tiempo que operaba con éxito la ruta del tránsito, envió al coronel Orville W. Childs,

famoso ingeniero que había ensanchado el Erie Canal, a que realizara estudios de la ruta y estimara el costo de la construcción para iniciar esta obra. Más adelante referiré por qué el comodoro Vanderbilt fue sacado del juego para la construcción del canal.²⁶

Después, entre 1872 y 1873, un equipo liderado por el ingeniero Lull y que incluyó ingenieros norteamericanos con A. G. Menocal como responsable del proyecto, realizaron estudios técnicos con mediciones diversas y levantamientos topográficos. Se utilizaría como parte de la ruta, el Río San Juan y el Lago de Nicaragua.

Se hicieron cálculos preliminares, estimándose el costo en 66 millones de dólares. Esta iniciativa arrancó con algunos problemas para el equipo investigador, entre ellos el ahogamiento de uno de sus integrantes. Se valora que cumplieron a cabalidad con lo ordenado por el congreso de Estados Unidos, ya que su trabajo fue muy meticuloso topográfica, geológica e hidráulicamente.

El 22 de mayo de 1880, el ingeniero Aniceto García Menocal, en nombre de la Provisional Interoceanic Canal Society, logró una concesión de Nicaragua para la construcción del canal. En 1883, dicha sociedad se convirtió en la Maritime Canal Company of Nicaragua, la cual había logrado que el Estado de Colorado la incorporara y de esta forma obtener una ampliación de la concesión hasta 1884.²⁷ Sin embargo ante la supuesta perspectiva que los propios estados Unidos se involucraran en la construcción del canal, el 10 de octubre de 1884 se declaró nula la concesión otorgada

Ante el fracaso que se veía venir de la construcción por los franceses del canal en Panamá, el 3 de diciembre de 1886 se organiza con el mismo esquema anterior la Provisional Interoceanic Canal Society y siempre el mismo A.G. Menocal obtiene el 4 de abril de 1887 a nombre de ésta, una nueva concesión

Se volvió a contratar a Menocal, ya con experiencia en la zona y estudios bastantes avanzados, para efectuar las labores preliminares y se escogió a la firma F.A. Pellas & Co., como agente local para el grupo.²⁸

La ruta final propuesta partía de Greytown y tenía como término Brito; su longitud era de 169.8 millas, de las cuales 38.98 serían excavadas y 130.82 serían de navegación en el Gran Lago y el río San Juan. Preveía también la construcción de embalses, uno de los cuales usaría el río San Francisco, más el diseño de siete esclusas.²⁹

El costo estimado fue de \$48 millones 800 mil 167, casi 17 millones de dólares menos que lo estimado por la expedición de 1872-1873. Listo el proyecto y puesto en manos del Congreso estadounidense, hacía falta solo convencerlo de las ventajas que la ruta tenía sobre la de Panamá, donde Fernando Lesseps había fracasado, aunque dejando algunos avances.

Durante el año 1887, don F. Alfredo Pellas se dedicó de lleno a cabildear en favor del proyecto interoceánico por Nicaragua en beneficio de los concesionarios privados. Utilizó para ello su amistad con funcionarios, como el contra almirante Daniel Ammen, muy cercano al presidente Ulysses Grant, y que después sería socio de la compañía a la que se le asignó la concesión.

La “nueva” concesión obtiene la correspondiente aprobación por parte del Congreso de los Estados Unidos, para incorporar a la Maritime Canal Company of Nicaragua, quien había recibido los derechos de la segunda Provisional Interoceanic Canal Society. Se crea así mismo la empresa constructora The Nicaragua Canal Construction Company y finalmente, en 1889, se iniciaron los trabajos de construcción bajo la dirección de Menocal como ingeniero en jefe, con un capital disponible de seis millones de dólares.³⁰

En consonancia, con el contrato existente entre F. A. Pellas y el Estado de Nicaragua, éste dio en arriendo su empresa naviera a la Nicaragua Mail Steam Navigation Trading Co., subsidiaria de la Nicaragua Canal Construction Company.

En 1890 se calculaba que el canal podría ser construido en siete años, con un costo que no excedería los 90 millones de dólares. En 1892 las investigaciones (surveys) y mapas se habían concluido, mientras que el centro de operaciones para el inicio de los trabajos

se estableció en Greytown (San Juan de Nicaragua). Este incluía una ciudadela denominada *América*, para hospedar a los ingenieros y técnicos, y también contaba con hospital, bodegas y talleres.

El 8 de junio de 1890, se da inicio a las obras constructivas. Se draga el puerto a 14 pies de profundidad y parte del río, utilizando 8 dragas, de las cuales seis son compradas de los sobrantes de la empresa de Lesseps o sucesores y dos dragas de succión compradas en Carolina del Sur.. Se deforestaron 10 millas de árboles en el derecho de vía y se limpiaron 5 mil acres de terreno. Una milla de canal se había excavado a una profundidad de 17 pies y 11 millas de línea férrea se habían completado, todo a un costo de \$5 millones de dólares. Se había construido la ciudadela América en la que alguna de sus infraestructura d (hospital) recibieron atención dos mil trabajadores.

El 30 de agosto de 1893, por falta de recursos financieros como consecuencia del pánico financiero internacional iniciado en Argentina, la Maritime Canal Company of Nicaragua se vio forzada a cesar sus operaciones.³¹

A pesar de este fracaso, se seguía considerando la vía por Nicaragua la mejor opción para construir un canal interoceánico, pero los tiempos no eran propicios para una empresa de esta magnitud. El desastroso fracaso de la Panamá Canal Company de Lesseps hizo que la gente común no estuviera dispuesta a invertir en empresas de tan alto riesgo, sobre todo por el actuar de los banqueros y capitalistas especuladores.

En la época del gobierno de Zelaya³², se dio otro caso fallido que no pasó de los aspectos legales, referidos a fianza o adelanto de dinero. Se trataba de la Interoceanic Canal Company de los señores Eyre y Cragin, organizada el 31 de marzo de 1900, e incorporada el 3 de abril del mismo año. La misma firmó contrato con el gobierno de Nicaragua para la construcción del canal, pero debía, previo al inicio de los trabajos, depositar 400 mil pesos dentro un plazo de cuatro meses, lo que no hizo en su totalidad perdiendo ese derecho y las sumas adelantas en tal concepto.

De acuerdo con las últimas mediciones realizadas en 1898, el Lago tenía en la estación lluviosa de 1898, una elevación de su superficie de 110 pies sobre el nivel del mar. Los últimos proyectos realizados estimaban una capacidad de uso por este canal de 12 mil toneladas al año, el doble del Canal de Suez. Trabajando las 24 horas, podría alcanzar 20.440 toneladas correspondientes a 32 barcos diarios u 11.600 anuales.

Los intentos desesperados de Zelaya, inversionistas y especuladores para que en la recta final, Nicaragua fuese escogida para la venta de su soberanía.

El 15 de junio de 1899, el presidente William McKinley procedió a constituir la Isthmian Canal Commission, integrándola bajo la presidencia del contra almirante John G. Walker y como miembros, el coronel Peter C. Haine, Samuel Pasco, Alfred Nobel, G. S. Marisol, William A. Burn, D. H. Ernest, Louis M. Hamp y Emory R. Johnson. A esta comisión se le conoce históricamente como “Comisión Walker”.

Para narrar paso a paso las “vicisitudes” detrás de la elección del país que habría de albergar el canal –Panamá o Nicaragua– transcribo casi íntegramente el capítulo respectivo del libro **Auge y caída de la primera Revolución Liberal 1900-1910**, de Gustavo Mercado.

Dice el acucioso investigador, basado en documentos oficiales de la época:

“...A un mes de constituida Isthmian Canal Commission o Comisión Walker, el secretario de Estado Mr. John Hay, instruye a su Ministro (Embajador) William Lawrence Merry, para recabar de la Cancillería Nicaragüense, toda la información en referencia. Ello se evidencia en la siguiente comunicación: ... ”De conformidad con la resolución No. 550 del Congreso de los Estados Unidos, relativo al proyectado Canal Interoceánico que autoriza al Presidente para investigar y determinar

cuáles son los derechos, privilegios y franquicias que tengan y hayan adquirido cualesquiera corporaciones, asociaciones o individuos para la construcción de un Canal Interoceánico en cualquier ruta, pero particularmente a través de Nicaragua o del Istmo de Panamá, he recibido instrucciones de mi Gobierno para suplicar al de V. E. que se sirva remitirle por medio de esta Legación:

“1º. Copia de todos los tratados negociados, ya sean o no ratificados, entre Nicaragua y cualquiera Nación que no sea los Estados Unidos particularmente con la Gran Bretaña, Francia, Alemania, Holanda y Bélgica, relativos a tránsito a través de la República de Nicaragua.

“2º. Copia de todas las concesiones y franquicias otorgadas por el Gobierno de Nicaragua a sus propios ciudadanos o a los ciudadanos de cualesquiera otro país para la construcción de ferrocarriles y canales o para la navegación de cualquier lago o río en la República de Nicaragua.

“... La gran importancia del Canal de Nicaragua para ese hermoso país lo mismo que para los Estados Unidos, me induce a esperar que el resultado de las investigaciones finales que actualmente se hacen, resolverán el problema de su localización a favor de Nicaragua, después de lo cual vendrán las leyes que aseguren su construcción que colocará a la República en el primer rango, entre las Naciones de Centro América...”

“... El 31 de julio de 1899, el Dr. Joaquín Sansón, después de casi un mes de acopio de información de todo lo disponible en relación con la vía del Canal, envía una copiosa documentación al Ministro (Embajador) William Lawrence Merry, en la Legación Norteamericana en San José Costa Rica. Donde le expresa: “... Por separado le envió hoy bajo cubierta certificada todos los documentos que al Gobierno Americano puedan interesar. En la colección de tratados que forman nuestro derecho de gentes positivo se encuentran algunos documentos que no tienen vigor, tales como el tratado con la Gran Bretaña de 1860 que ha sido denunciado oportunamente. Con esta Nación no tenemos, pues, ningún pacto a este respecto, porque si es verdad que nuestro Ministro Plenipotenciario Doctor don Adán Cárdenas celebró uno en Londres el año de 1889, no fue aprobado por el Gobierno, ni mucho menos ratificado por el Congreso Nacional...”

“... La única contrata sobre navegación que tenemos en el Lago de Nicaragua fue celebrada con el señor don Alfredo Pellas, la cual ha sido trasladada a una Compañía inglesa denominada la Caribbean Pacific Trading Company. Celebro como el que más la brillante perspectiva que se presenta a Nicaragua con la casi segura elección de nuestra ruta y abriga el Gobierno la más firme convicción de que pronto será un hecho cumplido al amparo de nuestros derechos de soberanía...”

En ese nuevo intento de construir el canal por Nicaragua, el gobierno de Zelaya firmó lo que se conoce como el Tratado Sánchez-Merry.

De nada valdría todo el interés desplegado, ya que Sánchez Mercado, en la obra citada, expresa: *“... en 1898 Philippe Bunau Varilla, cabeza visible del French Canal Syndicate, un grupo que poseía grandes extensiones de tierra a través de Panamá, contrató a William Nelson Cromwell para que cabildeara en el Congreso Americano a favor de que la ruta fuera por Panamá (...) En 1902 la decisión final sobre la ruta fue tomada por el Congreso en favor de Panamá después de que cabilderos representados por Cromwell enviaran hojas sueltas con una estampilla del Momotombo como prueba de la actividad volcánica en Nicaragua. El proyecto por Nicaragua obtuvo sólo 8 votos a favor y Cromwell \$800.000 por su cabildeo...”*

Antes de esa decisión, tuvieron lugar en corto tiempo, negociaciones, presiones, sumisiones y mejores ofertas para ser país seleccionado, ceder soberanía y ser base militar norteamericana.

Del mencionado libro de Mercado Sánchez, transcribimos los siguientes extractos de comunicaciones entre Estados Unidos e Inglaterra; las pretensiones advenedizas de Costa Rica; los intentos colombianos cuando Panamá era parte de su territorio; los sobrevivientes de los intereses franceses; una detallada correspondencia entre la diplomacia nicaragüense con la de los Estados Unidos de Norte América; y sobre todo, las resoluciones del Congreso de ese país en torno a la decisión de dónde, cómo y bajo qué condiciones se aprobaría la construcción de SU canal.

Mercado Sánchez, dice:

“Y abriga el Gobierno la más firme convicción de que pronto será un hecho cumplido al amparo de nuestros derechos de soberanía...”

Esa convicción de la clase dominante nicaragüense estaba supeditada a otros arreglos internacionales ante dos potencias. En el mes de febrero de 1900, el secretario de Estado, John Hay y el embajador extraordinario y ministro plenipotenciario británico, lord Julián Pauncefote, llegaron a establecer las bases del primer “Tratado Hay–Pauncefote.”

De acuerdo con su letra, los EEUU en relación con el canal, tenían plena libertad para construirlo y administrarlo, pero no podían efectuar fortificaciones para su defensa.

De acuerdo con la opinión de analistas e historiadores estadounidenses, la firma de este tratado fue producto del agradecimiento de Gran Bretaña, por el apoyo político norteamericano en la desastrosa “Guerra de los Boers”, que se había desarrollado en Sur África, especialmente en el año de 1899.

Como este era un año electoral, el primer “Tratado Hay–Pauncefote” se convirtió en un tema controversial y fuertemente criticado por diversos grupos y motivos, esgrimiéndose como argumento base que aceptarlo sería una capitulación de los EEUU y una negación a la Doctrina Monroe. Uno de sus más fuertes detractores fue Theodore Roosevelt, para ese entonces gobernador de la ciudad de New York, quien comento:

“... No veo cómo vamos a construir un canal si no vamos a fortificarlo. ... Sería más deseable no tener un canal si no tenemos el poder para defenderlo en caso de guerra...”

Mientras tanto, “... El 11 de agosto de 1900, el Ministro de Fomento Doctor Leopoldo Ramírez Mairena, procede a rescindir la Concesión Canalera de Eyre y Cragin, la que de hecho había quedado sin efecto legal desde el 3 de agosto de 1900, por incumplimiento de la constitución de la garantía de 400,000 de los cuales únicamente se habían aportado 100,000. Al efecto se explica: ... Los señores Eyre y Cragin, o mejor

dicho, la Interoceanic Canal Company organizada el 31 de marzo de 1900, e incorporada el 3 de abril de 1900, ya que en lugar de efectuar el depósito de cuatrocientos mil pesos, dentro de los cuatro meses siguientes a su organización, se presentó por medio de agentes ante el Gobierno, solicitando una prórroga para el efecto y estipulando varias otras modificaciones, que el Gobierno no tuvo a bien aceptar y no ha aceptado... “

El 1 de diciembre de 1900, se firmaron en la ciudad de Washington dos protocolos canaleros, suscritos entre el Gobierno de los Estados Unidos, bajo la Presidencia de Mr. William Mckinley, y los Gobiernos de Nicaragua y Costa Rica, bajo las Presidencias del General José Santos Zelaya López y Rafael Iglesias, respectivamente. Estos son conocidos como Protocolo Canalero Corea-Hay, suscrito por el ministro (embajador) plenipotenciario de la República de Nicaragua, doctor Luis Felipe Corea, y por el secretario de Estado USA, Mr. John Hay; así también el protocolo canalero Calvo-Hay, suscrito por el ministro (embajador) plenipotenciario de la República de Costa Rica, doctor Joaquín Bernardo Calvo, y el secretario de Estado USA, Mr. John Hay.

En lo medular, dichos tratados canaleros contenían los siguientes conceptos:

- El Protocolo Canalero Corea –Hay dispondría las bases para la apertura de negociaciones definitivas, conducentes a la construcción de un Canal Interoceánico por Nicaragua, cuando el Congreso de los EEUU debidamente autorizara a su Presidente. Nicaragua por su parte, otorgaría los derechos exclusivos a los estadounidenses para la construcción de un canal interoceánico por el Río San Juan y el lago de Nicaragua.
- El Protocolo Canalero Calvo–Hay estaba redactado sobre las mismas bases y era de primordial importancia, ya que por entonces persistían reclamaciones costarricense sobre su supuesto derecho a participar en la construcción y manejo de un canal interoceánico.³³

Posteriormente en 1901, el ministro (embajador) plenipotenciario de la República de Nicaragua, Dr. Luis Felipe Corea, reportó al canciller de la República, Dr. Fernando Sánchez, en relación con la firma de este Protocolo, lo siguiente:

“... La nota más alta, el paso más importante que se dio en el año económico que termina, respecto al asunto canal, fue la celebración del protocolo del 1º de diciembre. Documento sencillo que no contiene más de dos partes (La que se establece que los Gobiernos de Nicaragua y Estados Unidos entrarán en negociaciones directas sobre Canal, y en la que se fija como base de aquellas, las estipulaciones del Tratado Hay Pauncefote)...”

Al establecerse que este nuevo convenio se sujetaba a las prescripciones del Tratado Hay-Pauncefote, Mercado Sánchez afirma que *“se estipuló por decirlo así, la base de estricta neutralidad que será el arma más poderosa en la defensa de nuestros derechos de soberanía, independencia e integridad del territorio. Se desprende además la buena disposición en que los Estados Unidos han estado para reconocer la justicia que nos ha asistido en las declaraciones hechas contra la Compañía del Canal Marítimo y el Sindicato Eyre-Oragin, o cuando menos de hacerse cargo de arreglar sus reclamaciones, dejándonos libres de toda molestia en este negocio...”*

Paralelo a la firma de estos dos Tratados Canaleros, estaban en curso negociaciones entre Inglaterra y los Estados Unidos, para la definición de los derechos que ambas potencias esgrimían sobre la construcción de dicho canal interoceánico, de acuerdo con la letra del “Tratado Clayton–Bulwer”, a saber:

“... Se efectúa la apertura de sesiones del Congreso de los Estados Unidos, en cuyo periodo deberá de discutirse y aprobarse el Tratado Hay-Pauncefote. Se esperaba que por el reciente fallecimiento del senador Davis, la enmienda por la propuesta, perdería vigencia y el Tratado podría ser aprobado en su versión original.”

El ministro (embajador) plenipotenciario de la República de Nicaragua, Dr. Luis Felipe Corea, informó al canciller Dr. Fernando Sánchez sobre los alcances de algunas cláusulas de esta

convención, en la que Nicaragua es mera espectadora. Al efecto le explica:

“... Se conviene, sin embargo, que ninguna de las anteriores condiciones y estipulaciones contenidas en los incisos 1, 2, 3, 4, 5 de este artículo, se aplicará a las medidas que los Estados Unidos consideren necesario tomar, para asegurar, con sus propias fuerzas, la defensa de los Estados Unidos y el mantenimiento del orden público...”

El senador Morgan, un aliado de las pretensiones de Zelaya, para evitar que surgiera nuevamente Panamá como ruta canalera competidora, argumentó que la Cámara de Diputados, por una mayoría de 225 votos contra 25, había descartado esta opción, a través de lo que se conoció como *Bill Hepburn*. Al mismo tiempo, acusaba a la Compañía del Canal de Panamá y a las nueve líneas intercontinentales de ferrocarriles, como los móviles de la condición estacionaria en que se iba dejando una medida tan importante, como la aprobada ya por una parte del Congreso y reclamaba su aprobación por el Senado sin pérdida de tiempo.

Morgan, al mismo tiempo que alegara en su informe preliminar el hecho de que la Comisión Walker había reelaborado diseños que en verdad eran de Menocal, recomendó la vía por Nicaragua en los siguientes términos:

“... «En vista de los hechos, y particularmente en vista de las dificultades para obtener todos los derechos, privilegios y franquicias necesarias en la ruta de Panamá, y suponiendo que Nicaragua y Costa Rica reconocen la importancia del Canal para ellas y están preparadas para hacer concesiones en términos razonables y aceptables por los Estados Unidos, la comisión es del sentir que la ruta más practicable y hacedera para un Canal en el Istmo, que esté bajo el control, administración y propiedad de los Estados Unidos, es la conocida con el nombre de Ruta por Nicaragua»...”

Los puntos más sobresalientes de la comisión en que se fundó su resolución definitiva, son:

1º. El costo del Canal por Nicaragua sería de \$200 millones, 540 mil, es decir, 58 o 34 millones más de los que se necesitaría

para concluir el de Panamá, según los dos presupuestos que se presentaron, pero se ignoraba cuánto pediría la Compañía que tenía derechos adquiridos, y ello, muy seguramente, representaría una suma que haría bastante mayor el costo que el del canal por Nicaragua.

2º. “El Canal de Panamá será más corto, tendrá menos esclusas y menos curvaturas que el de Nicaragua, de tal manera que mientras se podría cruzar en un buque regular el Canal de Panamá en doce horas, se requerirían treinta y tres para cruzar el de Nicaragua. Pero las distancias de San Francisco a New Orleans y Liverpool, por la ubicación de Nicaragua, serían menores y con menor gasto de carbón.”

3º. “Habiendo hecho Colombia una concesión exclusiva por muchos años a la actual Compañía, no está en su poder entrar al presente en negociaciones con los Estados Unidos, mientras que Nicaragua y Costa Rica sí pueden hacerlo sin dificultad alguna...”

Y dando una de cal y otra de arena, se fueron creando expectativas, entre ellas una comunicación de William Lawrence Merry, a la cancillería nicaragüense en la que manifestaba:

“... El Gobierno de los Estados Unidos tiene informes que el de V. E. ha otorgado recientemente otra concesión que comprende la navegación en parte del río San Juan entre San Francisco y el Lago de Nicaragua.

“Tengo ahora las instrucciones para llamar la atención de V. E. hacia el hecho de que otorgar concesiones que puedan estorbar la construcción de un Canal en el Istmo, puede poner un impedimento en la negociación de esa construcción.”

“Con entera confianza que V. E. cooperará con nosotros para evitar complicaciones innecesarias en tan importante asunto...”

El gobierno de Zelaya arregló de inmediato esta situación, pero además procedió también a zanjar demandas planteadas por otras empresas norteamericanas pendientes de resolución. Entre estos casos arreglados pronto están las disputas en los casos: OR & Laubheimer y la Post Global Electrical Electric Co. De esa

manera, la República de Nicaragua, salda las primeras disputas de reclamaciones de comerciantes estaounidenses que se arrastraban desde 1897.

Pero parece que la suerte no lo acompañaba ya que en Buffalo, el 14 de septiembre de 1901, muere el presidente de los EEUU William Mckinley a consecuencia de las heridas sufridas en un atentado, que ocho días antes le había hecho el emigrante León Czolgosz. Le sucederá su vicepresidente, Theodore Roosevelt.

El nuevo presidente, después de haber logrado que el experimentado secretario de Estado, Mr. John Hay, permaneciera al frente de dicha cartera, le encomendó muy especialmente que reiniciara negociaciones con los británicos, para conseguirle a los Estados Unidos la libertad total en la construcción y defensa del canal interoceánico.

El 18 de noviembre de 1901, se firmó en la ciudad de Washington por segunda vez el “Tratado Hay–Pauncefote”, suscrito entre los Estados Unidos y el Reino de Inglaterra, el primero representado por su secretario de Estado, John Hay, y el segundo por su embajador extraordinario y ministro plenipotenciario, lord Julian Pauncefote.

Con la firma de este segundo tratado, terminó un largo proceso de negociaciones sobre las diferentes interpretaciones entre ambas potencias en relación con el “Tratado Clayton–Bulwer”, firmado el 19 de abril de 1850. Estas potencias, respecto a la construcción de un canal interoceánico, acordaron que los Estados Unidos, tendría el derecho exclusivo para la construcción del canal interoceánico por Centroamérica, garantizándosele también exclusividad en la operación, protección y fortificación del futuro canal; Inglaterra, por su parte, negoció y obtuvo una cláusula: “... *que los Estados Unidos garantizaría igual trato a las naves de cualquier nación, ya sean estas comerciales o de guerra...*”

Simultáneamente, el magnate del periodismo sensacionalista, William Randolph Hearst, filtró un reporte donde la Comisión Walker hacía comentarios relativos al menor costo de la ruta

panameña, en el sentido de excluir la suma a pagar a los que tienen a su favor la vieja concesión de Lesseps. Esta parte del documento divulgado decía así:

“... Pero existen ciertas ventajas, como una menor extensión de la ruta del canal, y un mayor conocimiento del terreno que atravesará, lo mismo que un menor costo de operación y mantenimiento, factores a favor de la ruta por Panamá, pero el precio fijado por la “Compañía del Canal de Panamá” para la venta de sus propiedades y sus franquicias, es tan irrazonable que su aceptación no puede ser objeto de recomendación por esta Comisión...”

Nuestra soberanía tasada en 6 millones de dólares

El ministro (embajador) norteamericano, William Lawrence Merry, dada la importancia de las negociaciones para el canal con la Cancillería Nicaragüense, se trasladó desde su residencia en San José, Costa Rica, a la legación norteamericana de Managua. Para esta fecha, las negociaciones se encontraban tan adelantadas, que solamente se afinaban detalles como el monto de la concesión del canal, tal como se desprende de la siguiente misiva remitida al canciller, doctor Fernando Sánchez, que dada su importancia se transcribe textualmente:

“... Tengo la honra de participar a vuestra excelencia que con fecha de 30 de Noviembre, he recibido instrucciones cablegráficas para hacer definitiva al gobierno de VE una última oferta de seis millones (\$6,000,000.00) de pesos, en moneda de oro de los Estados Unidos, como única indemnización, pagaderos noventa días después de la ratificación de la Convención del Canal, en Washington, por el derecho de ruta para el Canal de Nicaragua, tres millas de cada lado, partiendo del medio, de acuerdo con las disposiciones del Proyecto de Convención del Canal, que acompañaba al Protocolo fechado el 1 de diciembre de 1901, en Washington, quedando especialmente entendido que el artículo 11 del mencionado Proyecto que se refiere al pago anual de \$100,000.00 pesos renta anual, queda por la presente anulado y eliminado de dicho documento, al pago de seis millones al contado, ofrecido más arriba,

siendo parcialmente en lugar de aquello, y como suma total, por todo lo pedido por el Gobierno de Nicaragua para el derecho de ruta del mencionado canal.

Como mi Gobierno espera la decisión de Uds., para que el asunto pueda someterse en breve al 57º Congreso, reunido en Washington, le ruego respetuosamente a VE se digne contestarme cuanto antes...”

El ministro de Relaciones Exteriores de la República de Nicaragua, Dr. Fernando Sánchez, después de una serie de consultas con el general José Santos Zelaya, contestó dos días después dicha misiva, expresando sucintamente: “... *Con instrucciones del Señor General Presidente, tengo el honor de Contestar a Vuestra Excelencia, que acepta la oferta de seis millones de pesos oro norteamericano, como única indemnización por arrendamiento de la Zona del Canal por el Istmo de Nicaragua; sin que esto indique la aceptación total de las bases del Protocolo fechado el 1º de Diciembre de 1901 en Washington...*”

Ello se va a traducir en un convenio más, conocido como el Tratado Sánchez-Merry, donde se destacan los siguientes puntos:

- Otorgar a los Estados Unidos en arriendo perpetuo el derecho de construir, poseer y explotar un canal para buques a través del territorio de Nicaragua, con el objeto de unir los océanos Atlántico y Pacífico.
- Estados Unidos garantizara a perpetuidad la soberanía, la independencia y la integridad de todo el territorio de Nicaragua.
- En un plazo de noventa días del canje de las ratificaciones del tratado, los Estados Unidos pagarían en Washington al Gobierno de Nicaragua US 6,000,000,00 de dólares en oro.
- Ambas partes se comprometían a incorporar las cláusulas del Tratado Hay– Pauncefote firmado entre Estados Unidos e Inglaterra.

El 9 de enero de 1902, la Cámara de Representantes del Congreso de la Unión, aprueba la construcción del Canal Interoceánico por Nicaragua, con la aplastante votación de 308 votos a favor y solamente 3 votos en contra. De inmediato el senador demócrata

por Alabama, John Tyler Morgan, presidente de la “Comisión del Canal Interoceánico”, manifestó que la propuesta sería llevada de inmediato a la Cámara de Senadores para su aprobación.

Philippe Bunau Varillas, quien había sido ingeniero jefe de la Compañía bajo la Dirección de Ferdinand Lessep, y era uno de los más fuertes accionistas de la Nueva Compañía del Canal, debió multiplicar sus mejores esfuerzos ya que bastante dinero para él estaba en juego. Para ello contrató al mejor cabildero de la ciudad de Washington, el abogado de Wall Street, William Cromwell, quien tenía relaciones dentro del Congreso de la Unión con el senador republicano por Wisconsin, John Spooner, lo mismo que con el senador republicano por Ohio, Mark Hanna.³⁴

El 16 de enero de 1902, Mark Hanna, violento opositor a la construcción del Canal por Nicaragua, y estrechamente relacionado con el presidente Theodore Roosevelt, fue la única voz que se enfrentó dentro de la “Comisión del Canal Interoceánico”, a los deseos y aspiraciones de su presidente, el senador demócrata por Alabama, John Tyler Morgan. En la sesión de ese día, se estableció entre ellos el siguiente tenso diálogo:

M. Hanna: Necesito que el reporte sobre Nicaragua sea retrasado. Hasta que la oferta de Panamá sea debidamente considerada.

J. T. Morgan: No vale la pena esperar por eso.

M. Hanna: Pero el presidente si opina que vale la pena esperar.

J. T. Morgan: Qué significa eso?

M. Hanna: Digo que el Presidente ha solicitado al almirante Walker avocarse con la Comisión del Canal, para efectuar un reporte final para él, el que intenta remitir al Congreso.

J. T. Morgan: No creo nada de lo referido.

M. Hanna: Supongo que usted debería preguntar al presidente.

Tyler Morgan, se apresuró a entrevistarse con Roosevelt, quien le manifestó que existía una nueva oferta de la Compañía Francesa

para vender sus intereses sobre el Canal. La Comisión del Canal tendría que revisar sus conclusiones originales.

El 20 de enero de 1902, Roosevelt, presentó para su aprobación al Congreso de la Unión, el reporte final revisado de la Isthmian Canal Commission, que era el documento técnico referente a la escogencia de una ruta definitiva para la construcción del canal interoceánico. La valuación se concentraba en dos únicas alternativas: Panamá y Nicaragua. La versión revisada en dicho reporte, recomendaba al presidente la construcción del Canal por Panamá, ya que:

“... la ruta más práctica y factible para un canal ístmico bajo control, dirección y propiedad de los Estados Unidos es la conocida como la ruta de Panamá...”

El dinero de comisiones, ofertas y promesas que había en juego, y el hecho ya mencionado de erupciones anteriores del volcán Momotombo, más la estrategia de repartir sellos postales con dicho volcán erupcionando y la rebaja por sus supuestos derechos en Panamá, por parte de quienes sucedieron a Lesseps, va a cambiar el giro de los acontecimientos.

El 28 de junio de 1902, el Congreso de la Unión aprobó la propuesta de Roosevelt, del 20 de enero de ese mismo año, en el reporte intitulado Istmeña Canal Comisión, donde se recomendaba la aprobación de la construcción del Canal por Panamá. La suerte estaba echada.

Los sucesos en los Estados Unidos habían producido la pérdida de la ilusión del Canal por Nicaragua. El presidente general José Santos Zelaya, nuevamente reconociendo este hecho, dirigirá misiva a su amigo y pariente Pio Bolaños, manifestándole: *“... El tan cacareado asunto del canal tocó a su fin demostrándose con la elocuencia de los hechos, que nos estábamos engañados desde hace mucho tiempo (...) El Gobierno Americano solo y tan solo apoyaba la ruta de Panamá: los recientes sucesos del istmo harán ver hasta los ciegos que tras ello está la mano, o mejor dicho, todo el cuerpo de aquel Gobierno...”*

Después de leer las transcripciones extensas y bien documentadas de Gustavo Mercado Sánchez, en su libro citado, se evidencian

varios hechos: El valor o venta de nuestra soberanía nacional fue pactada en seis millones de dólares iniciales, aunque hubo necesidad de pagar a terceros una suma casi igual en compensaciones; los grandes intereses en juego de las fuerzas económicas de Estados Unidos y su presión sobre el senado de ese país, se puso en evidencia, tanto como la anuencia de Zelaya, al aceptar todas y cada una de las condiciones.

De esa forma, Nicaragua se salvaba en ese momento de un canal que hubiera cambiado más drásticamente su historia.

Los hechos posteriores son suficientemente conocidos. Panamá fue segregada de Colombia; reiniciadas las obras abandonadas por los franceses con una concepción constructiva diferente; previo saneamiento ambiental y uso de esclusas, lo que simplificó obras ingenieriles; y, el hecho histórico que el SS Ancón, se convirtiera en el primer barco que pasó un océano a otro en 1914.

Para ello fue necesario un ingente esfuerzo humano y tecnológico de los Estados Unidos, que les permitiera construir y operar un canal que ya cumplió cien años, tiempo en el cual se produjeron muchos muertos en las calles y el surgimiento dentro del ejército creado por ellos, de una posición nacionalista dentro de esas fuerzas armadas de Panamá, cuya cabeza más visible fue Torrijos.

Un Carter en la presidencia de los Estados Unidos, la firmeza del pueblo panameño y el carisma de Torrijos, permitieron que antes del plazo pasara el canal a manos del Estado panameño. En pocos meses estará concluido el juego de nuevas esclusas y cumplidas las programaciones de otras opciones ingenieriles, que permitirán el paso a cualquier buque construido a la fecha.

Un nuevo tratado complaciente pero sin perspectivas de construcción real.

Sin embargo hay que acotar que, solo para efectos de imposibilitar la construcción de cualquier otro canal que no fuera de su dominio, se iban a producir otros dos intentos, ejecutados con la complacencia de los gobiernos impuestos por la intervención

militar directa militar de los Estados Unidos en Nicaragua en 1911. El tratado Chamorro-Weitzel (1913), suscrito por Diego M. Chamorro y el representante de EE.UU. en Nicaragua, George T. Weitzel, fue derogado pero incorporado en lo esencial, por el posterior y definitivo tratado Chamorro-Bryan de 1914. De esta manera cerraron los cerrojos que impedían en Nicaragua otro canal en manos de otras potencias.

Hay que recordar, que estos dos tratados son hijos de la ocupación norteamericana en nuestro territorio y de la restauración conservadora en nuestro país. Las figuras de Mena, Díaz, Chamorro y una centena de *vende patrias* jugaron un papel activo. Este periodo, de ascenso al poder de parte de los sectores más oscuros de la nación, contó de forma decidida con la fuerza de ocupación de los marines, lo que sumado a la traición de Juan José Estrada Morales, se logró, sin vencer militarmente, entrar a Managua.

Esta época va a producir no solo pactos y entregas de ferrocarriles, bancos, aduanas y hasta la misma dignidad, sino que también dos actos que aún no han sido debidamente juzgados por la historia.

Uno de ellos, la oficialización del cohecho y la coima; el otro, la gran segunda “piñata”, es decir, la merienda de blancos auto asignándose y repartiéndose compensaciones que ascendieron más allá de los 20 millones de dólares.

La coima será reconocida oficialmente por el Dr. Diego Manuel Chamorro, canciller del partido en el gobierno, en carta del 4 de setiembre de 1913. La denuncia consiste en que el representante norteamericano en Nicaragua, George T. Weitzel, les pidió doscientos mil dólares a efectos de anular a Luis Mena, ministro de la Guerra de ese gobierno, en sus pretensiones de derrocar a Díaz. Ese dinero fue reunido por varios capitalistas y entregado a Weitzel. Pero este no cumplió, ni devolvió el dinero, lo que motivó la carta en referencia enviada al sustituto de éste, Benjamin L. Jeferson, en la cual se le solicitaba una investigación.

Además de la anulación de las pretensiones de Luis Mena, flamante y cobarde ministro de Guerra, de quedarse como

presidente, suscitó la inmolación de Benjamín Zeledón que luchó por salvar algún sentido de patria. Otro subproducto obtenido por los vende patrias, fue mantener en territorio nacional a las fuerzas de ocupación norteamericana para que los protegieran.

La segunda gran piñata³⁵ es la reconstitución de los capitalistas. En la lista publicada y enviada al congreso norteamericano por Rosendo Argüello Castrillo, Salvador Lejarza y Carlos Martínez, con el apoyo de centenares de nicaragüenses obligados a residir en USA y miles más en Nicaragua y otros países, los tres primeros suscribieron en Nueva Orleans, en junio de 1914, una proclama y adjuntaron medio centenar de documentos en casi 340 páginas.

Esa proclama debidamente documentada, que aún se encuentra inédita en la Nicaragua del 2014, dice: *“Es doloroso reconocer que desde hace algún tiempo los problemas políticos y económicos de Centro América son discutidos y resueltos en Washington... ¡Pobres Nicaragüenses! ¡Pobre Nicaragua!..*

Con almas de patriotas convertidas en letras, con dignidad hecha párrafos, analizan uno a uno todos los antecedentes y consecuencias de la nueva intervención norteamericana en Nicaragua. Los firmantes enrostraron al pueblo y congresistas del norte, los hechos que se oponían a los principios sobre los cuales se había cimentado esa nación y dan a conocer con detalles, el actuar de los sátrapas y corruptos, es decir, de los Díaz y su comparsa nacional.

En la lista de nacionales y extranjeros, entre los cuales se encuentran mercenarios que participaron en las gavillas militares armadas por Estados Unidos, se leen nombres y cifras impensables para esa época. Muchos de esos nombres son los antepasados de grandes capitales actuales.

Para concluir este bochornoso acto, debo decir que el tratado canalero, solo por la expectativa de que no se hiciese otro, su precio de venta fue fijado al peor postor. Mena comenzó pidiendo 11 millones de dólares al secretario de Estado y autor de la célebre nota para desalojar a Zelaya, Mr. P. C. Knox, quien había venido a vigilar y ver *in situ* los resultados de la intervención. Pero Díaz

y Chamorro incurren en un regateo vergonzoso que inició con la propuesta de 3 millones de dólares, luego se rebajaron a 800 mil dólares y, finalmente, recibieron menos de 400 mil dólares, o “sí fuera necesario gratis...”, como lo expresó en una carta privada Adolfo Díaz, el ex tenedor de libros de las minas norteamericanas en la costa Caribe nicaragüense, de las cuales Knox era accionista.

Todo esto lo narra Gregorio Selser, con apego documental, en su libro **La restauración conservadora y la gesta de Benjamín Zeledón**.

Otros hechos, oposición genuina nacional y extranjera y complacencias entreguistas.

Para cerrar este capítulo agregaremos algunas particularidades del tratado Chamorro-Bryan y dejaremos constancia de otros hechos:

- Según lo reconocieron diversos secretarios de Estado estadounidenses, así como la letra misma del tratado, la entrega concreta de la porción territorial para estos efectos y del CÓMO debería operar este canal, estaba condicionada a un nuevo tratado. Con excepción de los alquileres de las islas, la parte continental era solo una opción a perfeccionarse posteriormente. Así lo reconocerían ante el Senado norteamericano, los secretarios Robert Lansing (11 de mayo de 1916) y H.K Stimson (9 de diciembre de 1931).
- En los propios Estados Unidos hubo oposición y varias voces se levantaron. Un ejemplo del rechazo internacional, fue lo expresado a **The Times Picayune**, de julio de 1914, por el senador Borah ,quien planteaba: “... *Si no puedo conseguir el consentimiento del Senado para que este tratado nicaragüense sea considerado en sesión abierta, me veré obligado hacer caso omiso de las leyes del Senado... Si el tratado nicaragüense es discutido en sesión abierta, morirá, como debería morir. Considero que es el fruto del engaño, tergiversaciones, fraude, tiranía y corrupción y estoy listo para demostrarlo... Este tratado no está siendo negociado con el pueblo de Nicaragua o*

los funcionarios libremente elegidos, sino con títeres que nosotros instalamos en su gobierno”.

El decenas de veces condecorado comandante general de los marines, una vez jubilado de ese puesto, Smedley D. Butler, declaró ante su Congreso, 23 años después de la toma de El Coyotepe, lo siguiente: “...*He servido durante treinticuatro meses en las unidades más combativas de las fuerzas armadas norteamericanas, en la infantería de marina. Durante todo ese tiempo tengo el sentimiento de haber actuado en calidad de bandido altamente calificado al servicio de los big business de Wall Street y de los banqueros. En una palabra, he sido un racketeer (término para designar a alguien al servicio del crimen organizado) al servicio del capitalismo... He participado en la limpieza de Nicaragua de 1909 a 1912 por cuenta de la firma bancaria internacional de los hermanos Brown...*”

- Nacionalmente hubo aceptación y sumisión de los sectores de poder, entre ellos el gran capital, iglesia oficial y otros estamentos sociales y algunas voces patriotas.

Muchos años después de ese tratado y antes de su abrogación definitiva, en la década de los sesenta, la ***Revista conservadora del pensamiento centroamericano***, realizó una encuesta de nueve preguntas a representantes de la clase dominante nacional de esa época, cuyas respuestas, salvo algunas excepciones como P. J. Chamorro, evidencian la sumisión y aceptación de los designios del norte. Se revela en las contestaciones una actitud vergonzosa, como por ejemplo al preguntárseles si estaban por un canal que jugara un rol militar, expresaban: “... *sí, estamos por un canal militar*” y que si Nicaragua era destruida, “*era la voluntad de Dios y nuestro aporte a la lucha por la democracia y la civilización cristiana occidental.*”

Este servilismo e intentos de vender la patria, no es nada nuevo en nuestra historia. Veamos, entonces, algunos ejemplos de este comportamiento de la clase política o del poder:

1. El presbítero Agustín Vigil, cura de Granada cuando William Walker, el “*enviado de la providencia*”, ocupa esta ciudad, en una

homilía no solo celebró la ocupación sino también, concibió al filibusterismo como un paso para que los Estados Unidos fuesen “*los constructores de la comunicación entre los dos océanos...*”

2. Máximo Jerez, cantado como héroe y revolucionario liberal, casi vuelve a cometer el garrafal error de 1854 -traída de falanges que terminó con Walker de presidente de Nicaragua-, al buscar con Costa Rica un apoyo para derrocar al gobierno de Pedro J. Chamorro Alfaro, presidente entre 1875-1879, y alinear a Costa Rica en el nuevo proyecto integracionistas que perseguían Barrios en Guatemala y él en Nicaragua.

Jerez ofreció a Costa Rica -hasta por escrito- cualquier concesión territorial, ya que como literalmente dijo Enrique Guzmán, quien lo acompañaba en estas lides: “... La verdad es que se les ofrecía a los hermanos costarricenses, representado por el presidente Guardia, una buena porción territorial ambicionada por estos desde siempre”. Se refería el convenio, publicado en La Gaceta de Costa Rica de 1876, (p. 311), que establecía los límites de esta nación con Nicaragua en el lago de Nicaragua y el Rio San Juan en toda su extensión.

3. Se afirma en algunos libros, entre ellos el de Pedro J. Chamorro Zelaya, *Enrique Guzmán y su tiempo* que, como un hecho no comprobado, se acusaba al presidente Adán Cárdenas “*para no entrar en arreglos de canal con los americanos si Lesseps la da veinticinco millones de francos. Parece que la compañía del canal hizo la oferta y Cárdenas la aceptó...*” En lo personal creo que ese intento se hizo pero no a Cárdenas sino a otras fuerzas políticas del llamado Partido Conservador.

Estos son otros ejemplos de intentos de vender la patria, teniendo como motivación *el destino geográfico*; unos de mala fe, otros por ingenuos y, seguramente que la mayoría, para acrecentar sus poderes y fortunas económicas que actuaron y siguen actuando de la mismísima forma.

Caso curioso fue Emiliano Chamorro, que según Reinaldo A. Tefel, se arrepintió durante su exilio en México, de haber firmado el tratado con Bryan. ¿Dará la historia oportunidad para que se arrepientan otros?

CAPÍTULO QUINTO:
LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL NUEVO
JUEGO DE ESCLUSAS EN PANAMÁ Y CÓMO REPER-
CUTE EN OTROS PROYECTOS DE CANAL.

Antecedentes de esta obra.

En 1993, se formó una comisión tripartita compuesta por Panamá, Estados Unidos y Japón, que analizó cuál sería la mejor forma de modernizar este canal, con el propósito de aceptar barcos de mayor tonelaje y darle respuesta más eficaz al aumento del tránsito.³⁶

Las alternativas eran: Un nuevo juego de esclusas o un canal a nivel.

Si fuere el caso de un canal a nivel, se requerirían muchos pero muchos años para que con certeza científica, se definieran los daños que ocasionaría unir un mar caliente con uno frío, en materia de cambios de marea y vida de las especies marinas.

Un canal a nivel saldría mucho más costoso, porque sería necesario cavar una nueva zanja de unos 60 kilómetros de longitud, mientras que con el segundo juego de esclusas sólo habría que continuar el canalón que construyó el ejército de Estados Unidos en la década de 1940, a ambos extremos del Canal.

Al decidirse por el nuevo juego de esclusas, se resolvería la escasez de agua necesaria, con mayor reforestación, lo que significaba la ampliación de la cuenca hidrográfica del canal. Para estos efectos, se construirían nuevas represas al tiempo que se utilizarían tecnologías de re-utilización del agua vertida en las esclusas.

Hay que señalar, que aún con todas las medidas de mitigación proyectadas, toda obra importante tiene efectos ambientales y sociales. En consecuencia, esta ampliación canalera afectaría el 7% del territorio panameño y a 30 mil habitantes.

Los diseñadores y quienes planificaron en conjunto esta ampliación, tomaron también en cuenta los factores de competencia, esto es, las rutas alternativas que presentan opciones para el transporte de carga entre los puntos de origen y destino.

Los principales competidores del Canal de Panamá son el Sistema Intermodal de los EE.UU., el Canal de Suez y la ruta del deshielo que, lentamente pero de forma progresiva se está produciendo en la parte norte del planeta, abriendo paso por temporadas a buques. Para esa época no se había dado a conocer el interés chino y la cuasi compra de una parte importante -y la mejor- del territorio nicaragüense, para la supuesta construcción de un canal de mayor calado.

Según estudios de la CEPAL y de empresas consultoras altamente calificadas, así como otros estudios de organismos navieros o vinculados al comercio mundial, por el Canal de Panamá se mueve solamente el 4% de la carga marítima mundial. Esto indica, que si bien el Canal de Panamá es conveniente para los países productores y las navieras, utilizar el “atajo” por ahí, no representa cuantitativamente un porcentaje significativo a nivel mundial.

Este porcentaje de carga que transita por el Canal de Panamá, variará con la ampliación del mismo, permitiéndole mayor fluidez y el paso de buques que por su tamaño no pueden usar actualmente esta vía. El crecimiento previsto en un 3% anual, para la totalidad de la carga que transita por canales, será absorbido en buena parte por esta ampliación.

En este negocio específico, con las particulares reglas del comercio mundial por navegación, es necesario entender que cada buque, para transportar altos tonelajes, se construye para llevar una carga determinada por rutas determinadas. Ninguna naviera construye un buque de 150 mil Toneladas Muertas, sin precisar el tipo de carga y la ruta.

Es importante decir, que los súper buques de cuarta generación -tres veces el ancho del más grande construido hasta hoy-, con un 33% de más capacidad y prestos a entrar a funcionar en el 2018, no podrían pasar por el canal de Panamá ampliado ni por el proyectado de Nicaragua hasta ahora.

Existen solicitudes para construir 600 buques de menos de 150 mil Toneladas Muertas y aproximadamente circulan unos 120

post Panamá II. De ahí que solamente el 7 por ciento de la flota del comercio marítimo ya no podría cruzar el Canal de Panamá, debido principalmente al tamaño de sus esclusas. La demanda del uso del Canal de Panamá no la determina su tamaño, sino las consideraciones económicas de los usuarios.

En este análisis, hay que tomar en consideración lo afirmado por la CEPAL en torno al costo del peaje actual. A un barco promedio, utilizar el atajo Panamá le cuesta una séptima parte de lo que le costaría transitar por el Cabo de Hornos. Por esta razón, aun duplicando tarifas, mientras el coste sea menor, los barcos seguirán usando este canal.

Con base en el pronto funcionamiento de la ampliación del canal en Panamá, diversos países en la periferia como Colombia, Perú, Argentina, Uruguay, en el Pacífico; Cuba y otras islas en el Caribe, han comenzado a realizar importantes inversiones para recibir barcos de calado que pasarían por este nuevo juego de esclusas. La capacidad de estos nuevos o acondicionados puertos de agua profunda, estarán destinados solo para estos calados admitidos por las nuevas esclusas de Panamá.

Estas mejoras o acondicionamientos no han sido contempladas para otro tipo de buques. Hay ampliaciones en materia portuaria desarrollándose en los Estados Unidos -destino significativo de esos buques-, entre ellos los puertos en Norfolk, Baltimore, Charleston, Savannah, New York y Miami. Estos también se están adecuando a los buques que pasarán por el nuevo sistema de esclusas de Panamá, o bien para ampliar su servicio multimodal.

Los planificadores de ampliaciones canaleras o de la construcción de súper buques, sin que importe la diversidad de sus cargas en contenedores -granos, vehículos, petróleo o minerales a granel-, están -o debería estarlo- sujetos al desempeño de la economía mundial, y a factores como el agotamiento de recursos o sustituciones de éstos.



El 10 de noviembre del 2014, en un panel de más de diez y seis expertos internacionales, promovido por la Academia de Ciencias de Nicaragua, el reconocido especialista en rutas navieras para el comercio internacional, Anthony Clayton, manifestó que a raíz del conocimiento del proyecto de un canal por Nicaragua, se habían producido hasta entonces, decenas de documentos o declaraciones de personas vinculadas con este negocio. Solo el 20% de ellas menciona como posibilidad la ruta de Nicaragua. El 80% niega su viabilidad por razones financieras, en lo fundamental. (Más adelante veremos la tesis doctoral del Dr. Alejandro Rostrán sobre estos aspectos.)

Sobre otras conclusiones de este panel de especialistas, nos referiremos también más adelante, e incluimos el documento conclusivo de estos expertos en la sección de Anexos de este libro.

CAPITULO SEXTO: UN MEGA PROYECTO DE CANAL INTEROCEÁNICO EN NICARAGUA Y SUS SUBPROYECTOS.

Antecedentes.

El día catorce de junio del año 2013 el presidente de la República, en un acto en que se evocaba a modo de justificación a Sandino y Darío y se afirmaba de lo que se iba a anunciar era el camino para salir de la pobreza, dio a conocer la existencia de un **“Acuerdo Marco de Concesiones e implementación con relación a El Canal de Nicaragua y proyectos de desarrollo”** otorgada a favor del señor Wang Jing, un herbolario de nacionalidad china conocido hasta ese momento en nuestro país por haber recibido dos años antes una concesión telefónica que aún no ha sido ejecutada.

Coetáneamente se habían preparado los primeros pasos legales al aprobarse de forma urgente y sin mayor discusión, ni mucho menos sentido de nación, la denominada Ley No.800 o **“Ley del régimen jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad de El Gran canal Interoceánico de Nicaragua”** (Diario La Gaceta No. 128, del 9 de Julio del año 2012). Y, como eso no bastaba, el día anterior al anuncio (el 13 de Junio del 2013) también se dictó la Ley No. 840 o **“Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”**. Después se harían los cambios constitucionales pertinentes.

¿Qué se pretende amparado con este marco legal y con todos los contratos que de él se derivan? ¿Qué repercusiones tendría y tiene en los diferentes órdenes -económico, de institucionalidad, ambiental y sociopolítico- lo hecho jurídicamente y por hacer materialmente?

Para hacer parte de estos análisis vamos a ceder la *palabra* a reconocidos expertos nicaragüenses con enorme méritos nacionales e internacionales, los cuales desde diversos saberes han analizado esta concesión y sus efectos.

Aspectos jurídicos e institucionales.

Con los debidos consentimientos, transcribimos partes significativas de ponencias que los autores a quienes incluimos, brindaron en un simposio efectuado en la UCA (Universidad Centroamericana, agosto/noviembre 2013), en un acto, promovido oportuna y valerosamente por la Academia de Ciencias de Nicaragua, el cual tituló **EL CANAL INTEROCEANICO POR NICARAGUA. Aportes al debate.**

Iniciamos transcribiendo la ponencia del actual decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la UAM, Dr. Alejandro Aguilar, titulada **Aspectos jurídico-contractuales de la concesión canalera.** La misma inició expresando las limitaciones del trabajo, dado que:

“...para lograr una plena comprensión de todos los compromisos adquiridos por el Estado de Nicaragua con esta mega concesión, es imperativo conocer el contenido de algunos documentos que no están accesibles al público.”

*En este sentido, documentos como los acuerdos de accionistas, escrituras de constitución, estatutos y acuerdos, o actas de negocios de las tres compañías conocidas hasta ahora: **HKC** (Hong Kong), **HKND** (Nicaragua) Y **EDGI** (Nicaragua) así como los informes o resultados de los estudios de pre factibilidad encargados por la Autoridad del Gran canal, no disponibles para el conocimiento de los ciudadanos y buena parte de éstos están sometidos a cláusulas y deberes de confidencialidad.”*

Hay que señalar de forma contundente que contra ley expresa, todos los estudios, informes, o los resultados de los estudios de pre-factibilidad encargados, así como los de impacto ambiental

están sujetos a cláusulas de confidencialidad. El secretismo es muy riguroso aun para las declaraciones a la prensa de los funcionarios involucrados en estas “negociaciones”.

Continuó exponiendo el Dr. Aguilar: *”... En lo que se refiere al Acuerdo Marco de la Concesión (AMC), sin duda el documento medular de la relación contractual entre Ortega y Jíng, debemos adelantar que posee todos los rasgos típicos de un contrato de adhesión, donde HKC parece ser la parte predisponente, o sea quien redacta el documento y, por tanto, obtiene las mayores ventajas, mientras Nicaragua parece ser la parte adherente, que logra negociar algunos puntos, pero que esencialmente se limita a aceptar las condiciones establecidas por el concesionario. Por esta razón, el AMC es la expresión de un manifiesto desequilibrio de las obligaciones y los derechos de las partes....”*

Redactado a favor de los concesionarios, este acuerdo marco y el andamiaje jurídico posterior, que afecta todo nuestro territorio, vale decir bienes públicos, debería tener la transparencia como norma. Es por ello que el jurista Aguilar indica y alerta: *“:...que para los mares, costas, tierras, y cuerpos de agua estratégicos para Nicaragua, dentro del AMC no se encuentran exigencias y obligaciones claras para HKC y los sub concesionarios, para que operen y actúen bajo estrictos deberes de información y transparencia en los procesos de decisión, contratación y/o ejecución de las obras, o respeten el ordenamiento jurídico nacional.*

Por el contrario, es el Estado de Nicaragua, quien se sometió a respetar estrictas reglas de confidencialidad establecida en la cláusula 19 del AMC, como si lo que estuviese en juego no fueran bienes públicos, sino sólo los intereses privados del inversionista, cuando en realidad estamos frente a una relación de mutua dependencia.

Es importante aclarar que mientras la exclusividad no es un tema que plantee mayores problemas en el otorgamiento de concesiones, la confidencialidad es un asunto que requiere ser tratado con mucho mayor cuidado frente a la administración de bienes públicos, de dominio público, o al momento de comprometer las bases del ordenamiento de una nación (impacto ambiental y sobre todo en

las tierras de las comunidades indígenas, el cambio en las prioridades del uso y aprovechamiento de las aguas, la disposición de las reservas monetarias del Estado, modificación del procedimiento de expropiación de propiedades, por ejemplo), que por su propia naturaleza exigen procesos transparentes y sometidos al debate público.

En este caso, se concede una mega concesión a favor de HKC, para disponer de bienes privados y públicos, que son estratégicos de la nación, comprometiendo la vida de cinco o seis generaciones futuras, afectando bienes privados de sus nacionales y comprometiendo el funcionamiento del Estado y de la Administración Pública, pero sin exigir al concesionario el sometimiento a reglas claras de transparencia, de información, de responsabilidad social, de buen gobierno corporativo, o relativas a resolver conflictos de interés...

En el texto del CMA, por ejemplo, el término “Riesgos Ambientales y Sociales” aparece una sola vez en relación con las notificaciones de Incumplimiento que puede hacer la AGC por las afectaciones de los sub-proyectos a los “estándares actuales ambientales y sociales a nivel internacional”, a fin de “mitigar e identificar riesgos ambientales y sociales de manera que sea consistente con las Buenas Prácticas de la Industria...”

En un pie de nota, el expositor desarrolla aspectos relativos a las obligaciones que conforme a criterios de organismos internacionales deberían aplicarse para este tipo de concesiones. Al efecto dice: *El Pacto Mundial (Global Compact), es desde 1999 el más importante instrumento de las Naciones Unidas (ONU), presentado por Kofi Annan en el Foro Económico Mundial (Foro de Davos). Su objetivo es promover el diálogo social para la creación de una ciudadanía corporativa global, que permita conciliar los intereses de las empresas, con los valores y demandas de la sociedad civil... Estos 10 principios abarcan cuatro grandes materias: DERECHOS HUMANOS: 1) Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos. 2) No ser cómplice de abusos de los derechos. ÁMBITO LABORAL: 3) Apoyar los principios de la libertad de asociación y sindical y el derecho a la negociación colectiva. 4) Eliminar el trabajo forzoso y obligatorio. 5) Abolir cualquier forma de trabajo infantil. 6)*

Eliminar la discriminación en materia de empleo y ocupación. MEDIO AMBIENTE: 7) Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente. 8) Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

9) Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente. ANTICORRUPCIÓN: 10) Las empresas e instituciones deberán trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno.

¿Cuántas de estas recomendaciones, se están aplicando en Nicaragua en relación con esta mega concesión?

Otro aspecto que se aborda es lo relativo a **la selección automática de HKC**

“En el mundo de los negocios, los procesos de selección de empresas para la ejecución de proyectos de gran envergadura, como el que nos ocupa, suele llevar un tiempo prudencial que permita la escogencia de la entidad más apta

En la selección y designación de una empresa concesionaria inciden una gran diversidad de factores: la naturaleza y duración de la concesión, sus términos de referencia técnicos, la experiencia y conocimiento de la institución, o el Estado contratante, el tipo de obra, producto o servicio demandado, la cantidad de operadores u oferentes que compiten, las características y el tamaño del mercado, el conocimiento por parte del contratante de dicho mercado, etc.

Esto significa que si la Autoridad del Gran Canal (AGC), tuviera una vasta experiencia en la construcción de canales interoceánicos, o grandes proyectos de infraestructura, es de suponer que se trataría de un equipo muy experimentado en la gestión de este tipo de obras, conocedor del mercado de las grandes empresas regionales, o mundiales, que se encuentran en condiciones de participar en este tipo de obras o servicios.

Pero resulta que nada de esto es así, lo que evidencia que estamos frente a una selección y contratación lograda mediante procedimientos que son el resultado de contactos y acuerdos secretos, que no son conformes con las reglas de una administración correcta.

Veamos:

La AGC comenzó su trabajo formal el día 9 de julio de 2012, cuando fue publicada la Ley No. 840, Ley de Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico y de creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Se suponía que iniciaría su labor buscando un modelo empresarial adecuado para el desarrollo del megaproyecto. Apenas habrían tenido tiempo de instalarse, cuando el 5 de septiembre de 2013, a sólo 42 días hábiles de haber comenzado a funcionar, y en un acto completamente confidencial, designaron concesionaria exclusiva del proyecto principal y subproyectos asociados, a una empresa domiciliada en Hong Kong, cuya fecha de fundación e historial desconocemos que -¡oh casualidad!-, tiene hasta el nombre apropiado para desarrollar la obra principal, pues se llama HK NICARAGUA CANAL DEVELOPMENT INVESTMENT CO., y suscribieron con su representante un Memorándum de Entendimiento.

Esto evidencia que la etapa previa de convocatoria, búsqueda y selección del mecanismo, o de la organización más adecuada para desarrollar esta iniciativa empresarial, prácticamente duró un mes y medio. Esto resulta incomprensible si consideramos que el período de cumplimiento del contrato rondaría los 115 años, si sumamos el período mínimo necesario para la realización de los estudios de factibilidad, el diseño y ejecución de la obra principal (el propio canal), más su período máximo de explotación, que el concesionario podrá ampliar, a su elección, de 50 a 100 años”.

La equivalencia de las prestaciones.

...Cuando lo que está en juego no son los bienes personales privativos de una persona, sino los bienes públicos, el negocio debe guiarse, entonces, por una serie de principios y valoraciones que no pueden ser apartadas o defraudadas por los funcionarios públicos, aun cuando el contrato no sea de carácter administrativo local, sino un contrato internacional, como sucede en el caso de la concesión canalera...

... si hubo o no una equivalencia de las prestaciones entre la administración Ortega y el señor Wang Jing, aparente beneficiario

de la concesión canalera, ante la evidente imposibilidad de hacer responsables a quienes, abusando de sus funciones, han comprometido bienes estratégicos de la nación, sin lo que -me parece- debió haber sido un verdadero proceso de consulta y expresión ciudadana.

Finaliza el autor de esta ponencia, para una mayor comprensión de un lector común, expresando:

“....Dejo aquí pues, de forma sencilla y comprensible para las personas no expertas en negocios y contratos internacionales, el listado de las prestaciones, derechos u obligaciones que corresponden al concedente (el Estado de Nicaragua), y al concesionario (señor Wang Jing, HKC y EDGI), para que cada uno valore si hay o no una equivalencia razonable entre lo que se da y se recibe:

¿Qué obtienen el señor Wang Jing o las empresas HKC y EDGI?

- 1. La concesión exclusiva para patrocinar la ejecución de 10 sub-prefectos por 100 años a partir del inicio de operaciones del Gran Canal.*
- 2. El derecho de ceder, novar, transferir, o gravar todos, o cualquiera de sus derechos.*
- 3. El derecho a tomar el dominio, o el uso de cualquier propiedad que requiera.*
- 4. El derecho de pagar indemnizaciones en 3 meses a partir de la declaración de valor.*
- 5. El derecho de actuar como sociedad unipersonal con un único director no residente.*
- 6. La exclusión del régimen de libre competencia y competencia desleal de Nicaragua.*
- 7. El derecho a que no le afecte ninguna norma legal de Nicaragua.*
- 8. El derecho a que no le afecta ninguna disposición administrativa de Nicaragua.*

9. *El derecho a no ser sujeto de ninguna sanción civil o penal por incumplimientos.*
10. *Derecho amplio de exenciones y gozar de un régimen tributario excepcional.*
11. *Derecho al trámite expedito de sus solicitudes (VUI, con respuesta en 14 días).*
12. *Gozar de silencio administrativo positivo en caso que no haya una respuesta.*
13. *Derecho a ser resarcido por cualquier evento de fuerza mayor, natural o político.*
14. *Derecho a ser compensado en 7 días por cualquier evento desestabilizador.*
15. *Compensar a cualquier patrocinador con cargo a la cantidad a pagar al Gobierno.*
16. *Derecho a ejercer acciones contra cualquier bien, activo o reservas del BCN.*
17. *Derecho a ejercer acciones provisionales contra dichas reservas monetarias.*
18. *Derecho a reclamar el pago de intereses por los montos en disputa.*
19. *Ser compensado por inconstitucionalidad, o violación tratados internacionales.*
20. *Sus financiadores gozarán de privilegios bancarios sin necesidad de registrarse.”*

Debemos señalar por nuestra parte -resumiendo lo expuesto por el jurista Aguilar-, que las prestaciones del Estado de Nicaragua (desconocemos las prestaciones de los detentadores del poder y su entorno), serían:

Diez millones de dólares, ajustados por cada año que el canal haya operado. Y sólo durante 10 años; el 1% de acciones de HKND, a partir del onceavo año de operaciones, hasta llegar al cien por

ciento en el año 101; Intervenir en la aprobación de las tarifas del canal y un monto indeterminado, para actividades filantrópicas.

Se establecen así mismo otros “compromiso”: dar oportunidades de empleo y capacitación a sus nacionales. Izar la bandera (¿junto a otra más?) en un lugar destacado en los proyectos y devolver determinada infraestructura utilizada en el plazo convenido.

Sobre la protección marítima, defensa y vigilancia en manos del Ejército de Nicaragua y el orden interno, seguridad y delitos en manos de la Policía Nacional de acuerdo con subterfugios contenidos en las leyes aprobadas, éstos serían una responsabilidad compartida.

Además de este jurista, participaron como ponentes los doctores Alejandro Serrano Caldera y Julio Báez Cortés, quienes abordaron respectivamente estos proyectos canaleros y adicionales, de conformidad con lo establecido en nuestra constitución y leyes relativas a la hacienda pública.

Someramente señalamos que el Dr. Serrano Caldera, en materia constitucional encontró las siguientes violaciones a nuestra Carta Magna:

“.....De los contenidos de la Ley 840 se desprenden una serie de violaciones a diferentes artículos y disposiciones constitucionales, tales como los artículos: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 44, 80, 82, 83, 87, 88, 102,182,183, entre otros.

Sobre el particular, podríamos presentar brevemente algunos ejemplos concretos de violación de la referida Ley 840, a nuestra Constitución Política.

En este sentido, señala el Dr. Serrano Caldera:

- Lo relativo al otorgamiento a El Concesionario de los derechos que confiere el gobierno en virtud del MCA ya que los derechos de la concesión sólo pueden establecerse de conformidad con la Constitución y, en consecuencia, lo que establezca el MCA no puede prevalecer sobre la Constitución.

Igual razonamiento se aplica en lo relativo a dejar unilateralmente al concesionario el poder de prorrogar por 50 años más la validez de la misma. O el derecho de ceder, novar, transferir, o gravar, todos o cualquiera de sus derechos u obligaciones respecto a todos o cualquiera de los Subprefectos, incluyendo cualquier derecho en virtud a este Artículo 3, y cualquiera otros derechos y obligaciones establecidos en la presente Ley, Todo ello viola los artículos 1 y 183 de la Constitución.

- El Artículo 5, acápite d), establece que la Comisión tiene la facultad de “efectuar el proceso de expropiación establecido en la presente Ley con respecto a aquellas propiedades que se requiera que sean puestas a disposición del Inversionista y sus afiliados, de conformidad con los términos del MCA” Esto es violatorio del Artículo 44, pues la expropiación, de acuerdo con esta disposición constitucional, sólo la puede efectuar el Estado por causa de utilidad pública, o interés social, previo pago de justa indemnización. Es claro que una Comisión no puede expropiar.
- El artículo 5) de la Ley 840, cuando atribuye a la Comisión la facultad de “Facilitar la emisión y procurar la aplicación de las exenciones, liberaciones y exoneraciones establecidas en el MCA, en beneficio del Inversionista...” Ese mismo arto. 5 de la Ley, en el último párrafo viola la Constitución cuando establece que “Las decisiones de la Comisión en el ejercicio de sus funciones tendrán carácter *erga omnes* (de eficacia general) y serán de obligatorio cumplimiento”. Esto solo corresponde a las leyes nacionales y por lo tanto viola también la Constitución.
- En la Ley 840, en el artículo 8, dispone, para que el concesionario no se vea afectado de ninguna forma y para garantizar el desarrollo y operación efectiva de El Proyecto, a la “aprobación, de decretos y reglamentos que faciliten su gestión. Pero no se queda en ello, sino que así mismo declara INAPLICABLE las leyes nacionales al establecer que “Será inaplicable a El Proyecto o los Sub proyectos; cualquier ley,

código o decreto que tenga fuerza de ley, así como cualquier reglamento, decreto, ordenanza o resolución emitida por cualquier Entidad Gubernamental que contradiga o impida el cumplimiento de las obligaciones de cualquier parte del MCA...” Ello, convierte a los concesionarios en un verdadero Estado por encima de la Constitución Política, violando una serie de artículos constitucionales, entre ellos el 182 Cn.

- Finalmente, -señala el Dr. Serrano Caldera-, que el Artículo 23 constitucional establece que “Para modificar o derogar la presente Ley se requerirá de mayoría calificada del sesenta por ciento del total de los diputados de la Asamblea Nacional”, violando una vez más la Constitución, que establece este porcentaje, sólo para el caso de la reforma parcial de la Constitución, Arto. 194 Cn, o de las leyes constitucionales, Arto.195 Cn.

Por su parte el doctor **Julio Francisco Báez Cortés**, reconocido jurista especializado en hacienda pública., precisamente aborda este negociado del canal y actividades adjuntas desde esa perspectiva.

Señala el Dr. Báez Cortés, en su comparecencia titulada **IMPACTO DEL CANAL INTEROCEÁNICO EN LA HACIENDA PÚBLICA** que existe una... *“Ausencia de un marco jurídico imprescindible. El Artículo 105 de la Constitución es categórico en advertir que las inversiones privadas, y las “concesiones de explotación a sujetos privados” en las áreas de: energía, comunicación, agua, transporte e infraestructura vial, puertos y aeropuertos, serán reguladas por la ley en cada caso, es decir, con referencia a las citadas áreas. El espíritu de la Carta Magna es dotar a estas concesiones además de un marco legal genérico, lo que no obsta que, a posteriori se disponga de una ley específica de la concesión en particular. En sentido contrario a este mandato legal, y colocando la carreta delante de los bueyes, la Ley 840 es un conato frustrado de legitimación de la concesión, sin estar precedida, según la ordenanza constitucional obliga, de una ley especial sobre la materia objeto de la concesión.*

Por otra parte, nos habla el citado jurista sobre la *“Liberalización del patrimonio público”*. El Artículo 10 de la Ley 840 toca el centro

de la controversia en materia de patrimonio público. Nos referimos a la determinación de formas de disposición y privatización de bienes nacionales, en tanto componentes materiales que dan vida y razón de ser a la Hacienda Pública. Al legislar que, “como contraprestación por el otorgamiento de las concesiones y otros derechos previstos”, el Estado renuncia en términos absolutos al establecimiento de obligaciones y compromisos inherentes a la concesión, incluidas penalidades por incumplimiento, dejándole todo a la voluntad del concesionario (“procurará que se entregue”, “tratará de cumplir” y similares eufemismos, que expresan la firme voluntad gubernamental de excluir toda responsabilidad del concesionario).

La naturaleza imperativa de toda ley en materia de política de Estado y orden público fue anulada, siendo sustituida por los designios de la Ley 840, transformándose las obligaciones del concesionario en decisiones de naturaleza estrictamente volitiva. En consecuencia, los pagos periódicos al concedente; los traspasos accionarios graduales del inversionista al Estado; los beneficios económicos derivados de la operación de explotación; y la devolución de inmuebles e infraestructura a cargo del inversionista, sin decrecimiento físico y libres de gravamen, quedan supeditados, según el Artículo 10, a la decisión unilateral del inversionista... Paradójicamente, el Concesionario sí podrá -reza el Artículo 19 de la misma Ley- preñar, hipotecar, u otorgar garantía sobre los activos y derechos de la concesión.

Una de las disposiciones que casi llena el vaso de la ignominia, la aborda el Dr. Báez, cuando pone de relieve, que esta es la “... **Primera concesión que cede todo el territorio de Nicaragua.** Es “... el hecho insólito de haberse otorgado tal concesión sin ningún tipo de delimitaciones de zona, circunstancia que extiende la explotación a todo el territorio nacional.

En ninguna parte de la Ley 840 se identifican áreas, límites, coordenadas, etc., que obedezcan el mandato legal consignado en el Artículo 32 de la Ley General sobre Explotación de Nuestras Riquezas Naturales (Ley 316), publicada en La Gaceta, No. 83, del 17 de abril de 1958, que establece; “Cada concesión deberá comprender una sola área...”

Precisamente a esa venta o empeño se someten hasta las reservas internacionales. A través de su “complemento operativo, o ley paralela”, denominado Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo (MCA), publicado en La Gaceta, Diario Oficial, No. 111 y 112 del 17 y 18 de junio de 2013, en su Anexo 6 se ordena que: “el Banco Central acepta irrevocable e incondicionalmente, en nombre propio y de los causahabientes, renunciar a cualquier derecho de inmunidad soberana que pudiese tener, y se compromete a no invocar la inmunidad en ningún procedimiento en relación con cualquier Disputa que surja de o en relación con el MCA..., incluyendo pero de ninguna forma limitándose a la renuncia de cualquier derecho de inmunidad respecto a gravamen o ejecución contra cualquiera de sus bienes...”.

Pero no solo todas las reservas del Banco Central están comprometidas. Nos recuerda el Dr. Báez Cortés, que lo está también nuestro presupuesto, es decir los activos que no estando a resguardo del Banco Central lo están en las instituciones de hacienda pública. *“En el Artículo 14 de la Ley 840, al comprometerse la vía presupuestaria como respaldo del tesoro a fin de: indemnizar, reembolsar, o compensar al inversionista, cuando en forma unilateral presente reclamos sin derecho a réplica por parte del Estado. Esta disposición ordena sufragar tales adeudos mediante fondos del Presupuesto del año en curso en que se presente dicho reclamo.*

Otras disposiciones de los cuerpos jurídicos creados *ad hoc* para estos concesionarios, convierten a Nicaragua en un paraíso fiscal no solo para ellos sino para quienes laboren como subcontratistas en la provisión de bienes y prestación de servicios.

Ante semejantes “barbaridades”, término que usa el expositor de este tema, adopta las palabras del estadista Arturo Illía, quien expresara: *“No les tengo miedo a los de afuera que nos quieren comprar, sino a los de adentro que nos quieren vender”*, expresión que hemos tomado también para iniciar este libro.

Para finalizar en este aspecto jurídico, debemos señalar que decenas de juristas se han expresado en términos desfavorables sobre estas leyes y acuerdos, mientras que nadie en medios de comunicación alguno se ha expresado defendiendo los cuestionamientos jurídicos realizados. Por su parte, los miembros de la Corte Suprema de Justicia por la vía de la actuación han denegado cuanto recurso de amparo o de inconstitucionalidad se ha interpuesto.

Consideraciones ambientales sobre este proyecto canalero.

El reconocido ambientalista y asesor del gobierno en esta materia, Dr. Jaime Incer Barquero, con criterios científicos y apego a la verdad, ha establecido en diversos escritos y disertaciones realizadas, que *“aún se desconocen muchos de los elementos geomorfológicos y de régimen hidrológico que caracterizan a los procesos dinámicos propios del territorio nacional, por lo que resulta adelantado sin estudios serios -que conllevan muchos años- tomar decisiones sobre este proyecto., sobre todo ahora que se experimentan cambios climáticos, notables e impredecibles”*.

De sus disertaciones y escrito, someramente reflejamos algunos puntos torales relativos a este proyecto y el medio geográfico en que se desarrollarían.

Expresa el doctor Incer Barquero:

- Analizando los niveles de agua de los lagos, en menos de dos años y medio se han observado oscilaciones que hace un siglo se presentaban cada 40 o 50 años. Por ejemplo, en ambos lagos hubo inundaciones durante el invierno 2010 y notable sequía en el verano 2012. Estos cambios impredecibles implican limitaciones para el proyecto canalero.
- Otro problema que enfrentaría el proyecto es la sismicidad en la región del Pacífico. Geológicamente hablando, han ocurrido sinnúmero de terremotos en dicha región, y aunque las tecnologías altamente sofisticadas pueden neutralizar sus efectos mediante estructuras resistentes, son consideraciones

a tomar seriamente, ya que vivimos en un territorio en continuo proceso de gestación, cambios, y movimientos, tanto por factores telúricos como climáticos.

- Un canal de las dimensiones propuestas requiere profundidades por debajo de los 25 metros. Para poder contar con la profundidad de ingreso de barcos a los puertos nicaragüenses sería necesario socavar las plataformas submarinas, tanto en la costa Caribe como en la del Pacífico. Esto significa una perturbación en cuanto a los procesos de sedimentación natural, que operan de forma cada vez más intensa en la medida en que el bosque ha ido desapareciendo en Nicaragua. Las aguas marinas se verán afectadas de manera negativa. La penetración de agua dulce en sistemas marinos-costeros altera los ecosistemas litorales. La costa de Rivas es muy rica en fauna marina. Existen formaciones coralinas en el Pacífico, con gran concentración y diversidad de especies. Es el vivero natural de toda la fauna marina, además, es hábitat de tortugas marinas, delfines y ballenas, y numerosos peces de escamas.
- Todas las rutas que fueron diseñadas hace algún tiempo a partir del Caribe, convergen en el lago de Nicaragua, atravesando la parte sureste del territorio nacional, teniendo como límite al norte el río Escondido y el río Punta Gorda en el sur. Dragar un río de la vertiente Caribe que no tiene el caudal, anchura, profundidad ni el curso rectilíneo que se necesitaría, implica grandes remociones de sedimentos y dramáticas alteraciones en el acarreo de tales ríos que descargan tradicionalmente en el Caribe.

Los suelos húmedos de la región del Caribe contienen una arcilla rojiza fácilmente erosionable (laterita), tanto más expuestos cuando toda la zona entre Chontales y la costa Caribe ha sido despojada de su bosque original por la invasión expansiva de la ganadería chontaleña hasta Bluefields.

- Todos los ríos que desembocan en la costa sur del lago son de procedencia costarricense, cuyas fuentes están en la cadena volcánica de Guanacaste, y que debido a su pendiente

y fragilidad depositan grandes cantidades de sedimentos arcillosos y arenosos en el lago.

De esta manera cualquier esfuerzo que se haga por contener la erosión mediante un amplio programa del uso del suelo, involucrará la reforestación extensiva del norte de Costa Rica, actualmente sembrada de pastos, cultivos, y acarreadora de agroquímicos, en zona deforestada desde hace décadas.

El Dr. Incer Barquero, con palabras serenas y reflexiones firmes e irrefutables al exponer lo que le sucedería al lago de Nicaragua en caso de realizarse este proyecto, concluye:

“El principal destino del lago de Nicaragua, su mejor recurso, es garantizar al país y a la comunidad internacional, muy sensible a la conservación del medio ambiente, que el lago será siempre el gran proveedor de agua potable, ya que dentro de pocas décadas será la única fuente permanente que nos quede para calmar la sed de todos los nicaragüenses.”

Otros enfoques vinculados a la situación ambiental han aportado más criterios, provenientes de destacados científicos con conocimientos muy calificados en diversas disciplinas de ciencias del ambiente. Nos permitiremos transcribir casi íntegramente -siempre con su debida autorización-, una exposición que sobre este tema realizara el Dr. Salvador Montenegro Guillén, al cual recientemente por su posición científica ineludible, fuera desalojado de su cargo en el CIRA (centro de investigación sobre recursos acuáticos), de la Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, violando todo los preceptos de libertad de cátedra y autonomía universitaria,

Citamos del maestro Montenegro Guillen, buena parte de su disertación en este simposio:

“... Además de poner a disposición de la nación nicaragüense el abastecimiento de agua potable para su creciente población, ha sido identificado otro uso virtuoso para las aguas del Gran Lago Cocibolca, esto es la capacidad para irrigar las planicies de Occidente, que

contienen más de 600 mil hectáreas debajo de los 100 metros sobre el nivel del mar. El estudio “Una Estrategia de Riego de las Planicies del Pacífico de Nicaragua”, considera que solamente el Gran Lago de Nicaragua es capaz de irrigar unas 625,000 hectáreas a todo lo largo del Pacífico entre el nivel del mar y la cota de 100 msnm.

Este proyecto, concebido desde hace cinco décadas, se ha intentado cristalizar en varias ocasiones. Fue formalmente presentado en 1985 a la cooperación soviética, sin éxito, y recientemente ha sido nuevamente considerado por el Gobierno de Reconstrucción y Unidad Nacional. En la Cumbre de los Pueblos (Cochabamba, 2009), el presidente Daniel Ortega anunció la buena nueva del inicio de la irrigación de estos suelos feraces con aguas del Cocibolca, para la producción de alimentos para Nicaragua, y exportación de excedentes.”

Nuestro Lago Cocibolca no es simplemente el lago tropical más grande en las Américas, sino que según la Ley 620 (Ley General de Aguas Nacionales), está considerado como la Reserva Estratégica de Agua Potable para Nicaragua, para una habitabilidad básica.

Sin embargo, los ecosistemas que nos proveen de agua dulce y los servicios que éstos nos ofrecen de forma gratuita se están deteriorando de manera peligrosa. El deterioro que ha sufrido desde la mitad del siglo XX por los impactos de la actividad humana, sumado a los riesgos que entraña el cambio climático, lo han convertido en un problema de seguridad, así como un elemento central en las Agendas de Desarrollo, clave para alcanzar muchos de los Objetivos del Milenio.

Por las consideraciones anteriores, debe modularse prudentemente el contagioso entusiasmo suscitado con la aprobación de la Ley 800, el año pasado, y la Ley 840 (Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atiniente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas), a mediados del 2013, ya que arriesgamos precisamente la sostenibilidad de los mismos proyectos que han sido propuestos, y que constituyen nada menos que la mayor inversión en infraestructura para el desarrollo que nuestro país haya concebido, y más grave aún, al mismo tiempo del cuidado que se tenga con su ejecución, depende la seguridad de las aguas del Cocibolca,

para satisfacer la creciente necesidad de agua potable para Nicaragua (y la posibilidad futura de exportación sumamente rentable de excedentes de agua potable a otros países), así como la irrigación de los mejores suelos del país en las planicies de Occidente.....

...Si bien se mencionan varias rutas alternativas de acceso desde el Caribe, esencialmente se sigue considerando en todas ellas el mismo diseño básico concebido hace 130 años por el Almirante E.S. Wheeler, del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, y el de A.G. Menocal, de la Nicaragua Canal Construction Company, con el paso de un cauce artificial excavado a través del lecho del Cocibolca.

Es por estas razones que resulta obligatorio analizar profundamente las propuestas formuladas para el uso del Cocibolca, como parte del propuesto Gran Canal Interoceánico. Las presentes reflexiones buscan compartir el análisis de riesgos a la sostenibilidad financiera del Gran Canal Interoceánico, causados por insostenibilidad ambiental, asociada a debilidades inherentes a la naturaleza del diseño mencionado para el tránsito a través del Cocibolca...

...El Cocibolca es un lago extenso, con área variable, que al promedio histórico de 31.10 msnm supera los 8.200 km², y es sorprendentemente somero, (las negrillas en lo sucesivo son nuestras, o implica una nota explicativa) con promedio de 12.5m de profundidad. En perspectiva su masa de agua constituye una delgada lámina de agua que cubre un valle sumamente plano, receptor de millones de toneladas de sedimentos cada año, y sujeto a la acción constante del viento...

No obstante, posibilitar el tránsito de los barcos con calado marino a través del Cocibolca, exigía entonces -en la época de la ruta del tránsito- dragar la profundidad mínima de 9 metros en un cauce de 60 metros de ancho y 90 kilómetros de longitud, excavado en el fondo del lago, de acuerdo con el diseño de 1885.

Si esos 9 metros de profundidad parecen hoy poco, en ese tiempo vapores como el Victoria -que llegó a Granada desde Delaware en 1883- y medía 45 metros de largo, 9 ½ metros de ancho, desplazando 150 toneladas, tenía menos de 2 metros de calado, ya que de otra forma no pudo haber navegado dentro del Cocibolca. Otros vapores usados

por la Compañía del Tránsito, como el San Francisco y el Hollembeck, tenían calados similares, ya que el Cocibolca es sumamente somero por naturaleza, y la erosión gravísima de la cuenca, que sigue aportando 18 millones de toneladas de sedimentos anualmente desde su área de drenaje, según datos del estudio “Prioridades de Política e Inversión para Reducir la Degradación Ambiental de la Cuenca del Lago de Nicaragua (Cocibolca), los principales desafíos ambientales”(Publicado por el Banco Mundial en 2013.

En ese diseño, la necesidad de dragar, o excavar en el fondo del Lago Cocibolca un cauce desde San Carlos hasta Rivas, que pasara al norte de Solentiname y al sur de Ometepe era, en 1890, (exactamente el lugar para la ruta escogida de las seis propuestas, según conferencia de prensa de Wang Jing) financieramente costosa y técnicamente difícil, dado el incesante depósito de estos lodosos sedimentos –muy inestables y móviles- que también complicaría mucho el mantenimiento del acceso libre en dicho cauce interno en el Cocibolca. Excavar dicho cauce por el Cocibolca constituía el más formidable reto al construir el canal, mucho mayor que el corte en tierra atravesando la divisoria continental.

Este problema obligó al Cuerpo de Ingenieros de EEUU a estudiar en detalle la hidrografía del Cocibolca, elaborándose el primer mapa topográfico del fondo (batimétrico), en 1898. Hoy, similarmente a la situación de finales del siglo XIX, el Lago Cocibolca sigue siendo muy somero, cuyos sedimentos del fondo son móviles, turbulentos y se desplazan por las corrientes y el característico oleaje tempestuoso impulsado por el viento constante.

Así que, para reducir la necesidad de excavar mayores profundidades en el trabajo de dragado, se buscaba elevar y mantener la superficie del Cocibolca a la altura mínima de 32.6 msnm (su promedio es de 31.1msnm).

El relieve del fondo, mostrado por el estudio batimétrico del INFONAC (1972, inevitablemente obsoleto), sigue siendo -en ausencia de estudios actualizados- referencia obligada del relieve del fondo del Lago Cocibolca. Según ese trabajo, aproximadamente el 60% del fondo del lago tenía menos de 9 metros de profundidad, el 37% entre 9 y 15

m, y menos del 3% del área del fondo media apenas más de 15 metros de profundidad. Con el copioso aporte de sedimentos desde su erosionada cuenca, su profundidad, cuarenta años después, es forzosamente mucho menor, aunque carecemos de cifras actualizadas.

Sabemos, desde 1870, por los estudios mencionados, que las principales dificultades a resolver para excavar un cauce a través del Cocibolca son: en primer lugar, la masiva acumulación de sedimentos en el fondo, producida por la erosión secular en la cuenca de drenaje, y en segundo, la inestable y constante movilidad de esos sedimentos del fondo, que depende de las corrientes lacustres, impulsadas eólicamente.

En tiempos modernos, la combinación de ambos factores constituyen elevado riesgo de accidentes navieros, que de ocurrir un fatídico percance que provoque una “marea negra”, desaparecerá toda esperanza de abastecer con agua potable a Nicaragua, exportar excedentes, e irrigar las feraces planicies de Occidente, y otras opciones para usos múltiples del Cocibolca.

Si bien la construcción del posible cauce, que según anunció la empresa concesionaria tendrá 27.6 metros de profundidad, 520 m de ancho y 90 kilómetros de longitud, atravesando el Cocibolca (...) no constituye un problema insalvable para la tecnología actual, obligatoriamente necesitaría constante dragado y remoción de los sedimentos desplazados por los cauces a través del Cocibolca.

Estos trabajos, a pesar de los elevados costos de construcción y mantenimiento, serán indispensables; de otra forma, las fuerzas naturales se encargarían de azotar dicho cauce en poco tiempo. Otro asunto sería la necesidad de resolver la disposición y descarte del billón 291 mil millones, 680 mil toneladas de lodo arenoso resultante de la excavación inicial, agravada por la llegada de unas 50 mil toneladas diarias.

El Gran Lago Cocibolca presenta fragilidad ambiental extrema ante contaminación por accidentes con hidrocarburos u otros tóxicos persistentes. La contaminación así causada en un cuerpo de agua dulce, y especialmente siendo continental, irremediablemente constituye el peor escenario de destrucción ambiental.

La tecnología existente para mitigación de derrames ha sido enfocada sobre bahías y aguas marinas abiertas, donde transitan los súper tanqueros. Acaecida una marea negra, ninguna medida resulta útil para salvaguardar la estricta calidad del agua potable o irrigación.

Un derrame petrolero, accidental o deliberado, contaminará las aguas inexorablemente, cuya consecuencia trágica para el futuro de nuestro país es el fin y para siempre, de la opción y esperanza de contar con agua para todos, y para irrigar las 600 mil hectáreas.

Otros riesgos, como la invasión de nuevas especies de organismos indeseables desde los océanos hacia el Gran Lago Cocibolca, o el peligro de salinización por ingreso de agua marina, serían igualmente destructivos.”

El viento y las corrientes de agua en el Gran Lago Cocibolca

Las corrientes del agua impulsadas por el viento en el Gran Lago Cocibolca resultan de enorme importancia ecológica, y de enorme relevancia para la sostenibilidad y seguridad ambiental de la iniciativa contenida en la Ley 840.

El viento sobre el Cocibolca es responsable de la turbulencia que mezcla la columna de agua verticalmente y que además impulsa las corrientes de agua que circulan de un extremo a otro en este lago. Al momento seguimos sin conocimientos actualizados del relieve, o batimetría del Cocibolca, que modifica los patrones de circulación de las corrientes lacustres, y mucho menos de la hidrodinámica lacustre, que mueve las aguas y los abundantes sedimentos.

De hecho, solamente por el interés causado por la constancia e intensidad de la energía eólica para el desarrollo de proyectos de electricidad generada por viento, el estudio del comportamiento eólico en áreas definidas del Cocibolca se ha formalizado muy recientemente. Por su importancia para la sostenibilidad ambiental de las obras, esperamos que estos temas sean capítulos detallados del estudio de factibilidad que llevan a cabo los empresarios.

Aunque los patrones de circulación lacustre aún no se conocen suficientemente, sí se ha documentado adecuadamente el fenómeno de la Circulación Langmuir en los Grandes Lagos de Nicaragua, que es ejemplo de libros de texto para el tema de la formación de la notable circulación lacustre.

De esta forma, en un día cualquiera de vientos moderados, por hidrodinámica natural el movimiento circular vertical desde la superficie al fondo crea celdas de patrón circular, que además se desplazan longitudinalmente y se orientan en la dirección del viento, creando corrientes helicoidales en forma de cilindros de traslación resultantes del agua, que alcanza capacidades de arrastrar millones de toneladas de lodo desde el fondo de un sitio a otro, lo que será una pesadilla para quien necesite operar un cauce limpio a prueba de naufragios para barcos con calado marino profundo, como para los que se pretende facilitar su navegación... Este fenómeno natural consistentemente arrastra millones de toneladas de los sedimentos inestables ya presentes en otras áreas del lago, una fuerza natural con capacidad suficiente e incontrolable que re obstruiría continuamente el cauce que se pretende excavar.

La conocida turbulencia característica en el lago, que depende del viento intenso, asociada a la abundante masa de sedimentos móviles, podría causar tarde o temprano un accidente naviero que inicie una “marea negra”...

Impactos y peligros sobre el Rio San Juan.

“...Sabemos que el caudal del RSJ depende del nivel del agua que el Lago Cocibolca sea capaz de mantener. Hemos presenciado, en los meses del verano de 2013, un fenómeno climático cuyos efectos son aún evidentes y causantes de la disminución del nivel del agua en el Cocibolca, y consecuentemente en el RSJ.

Este año, el nivel mínimo llegó el 5 de junio, a 39 centímetros debajo del nivel histórico promedio de 31.10 msnm, causando el retiro de la costa a centenares de metros, apareciendo extensos playones, e impidiendo el tránsito de embarcaciones, como los trasbordadores de Ometepe (cuyo calado es apenas de 1.5 metros)...

Por esta razón, y para controlar los niveles del Cocibolca, la norteamericana Compañía Constructora del Canal de Nicaragua diseñó en 1872, una represa para ser construida sobre el RSJ en Ochoa, aguas abajo del costarricense Río San Carlos. Esta represa, al detener el flujo del río, devolvería las aguas al Cocibolca y elevaría su nivel hasta la altura de 33msnm, con lo que muchos barcos de la época (aunque no los oceánicos), surcarían sin problemas el Gran Lago. Esta solución es la misma que los diseñadores de PROMULBRITO, en tiempos de Somoza, ubicaron en San Isidro, y que los proponentes del reciente proyecto hidroeléctrico Brito propusieron hacer cerca de El Castillo, para conseguir el soñado caudal de 600 metros cúbicos de agua por segundo, para el ahora aparentemente abortado proyecto hidroeléctrico.

No obstante, en vista que el funcionamiento de las esclusas del canal necesitaría toda el agua posible, resultaría indispensable represar el RSJ, no hay otras alternativas de acuerdo con este diseño. Sin esta represa, no podría elevarse el nivel del Cocibolca hasta los 33 msnm. Si recordamos que el área del Cocibolca es de 8.200 Km², elevar 1.9 m el nivel de agua desde el histórico promedio de 31.10 msnm significa nada menos que ¡15 millones 200 mil m³ de agua! El costo ambiental es que aguas abajo de la represa, el RSJ desaparecerá, convertido en un hilo de agua, hasta la confluencia, 40 o 50 kilómetros río abajo, donde recibe las aguas de los ríos ticos San Carlos y Sarapiquí, escenario conocido ya que es el mismo caso propuesto con el mencionado proyecto hidroeléctrico Brito.

Con esta represa, se acaba la posibilidad de navegación a San Juan de Nicaragua, se acaba el conflicto por la carretera 1856, en suma, se acaba el RSJ tal como lo conocemos, desde el sitio de la represa hasta el Caribe.

Con esta interrupción del flujo, nunca más tendremos tiburones, peces sierra, sábalos ni róbalos en el Cocibolca, y poner escaleras para peces en la represa no resuelve, ya que estos organismos no son salmones ni truchas capaces de remontarlas. También es previsible que haya inundación de territorios aledaños, tanto en tierras ticas como nicas.

¿Piedra angular o talón de Aquiles?

Esta represa, sería el elemento responsable de mantener el nivel del agua que alimentaría el cauce de 286 kilómetros de longitud, 520 metros de ancho y 27.6 metros de profundidad, incluyendo esclusas y estructuras anexas del Gran Canal Interoceánico, es decir la piedra angular sobre la que descansaría el GCI, y por ello, tiene que ser sólidamente construida para soportar, tanto las cargas estáticas como dinámicas. ¡Deberá ser construida simplemente a prueba de fallas!

Infortunadamente, el RSf presenta condiciones geológicas que necesitan ser cuidadosamente consideradas, ya que los sismos de 1648, 1656 y posteriores, son responsables de la aparición de los hoy conocidos raudales de Machuca, El Castillo, y Las Balas...

En consecuencia, la represa sobre el RSf deberá construirse con la tecnología más moderna y antisísmica, ya que al mismo tiempo que piedra angular, será el talón de Aquiles del complejo sistema hidráulico que Nicaragua aspira a construir. En consecuencia, dicha represa deberá no solamente soportar la carga estática superior al peso de 15 millones de metros cúbicos de agua, sino las cargas dinámicas vinculadas a la alta probabilidad sísmica en la zona. De la estabilidad de esta represa, depende el complejo sistema hidráulico en que se basaría el funcionamiento del CGI.

Nuestro Gran Canal Interoceánico sería el más ancho y profundo del mundo, destinado al segmento especializado del mercado marítimo de super tanqueros y barcos mercantes gigantescos, capaces de mover hasta 20 mil contenedores.

Estos monstruosos leviatanes ostentan calados de 25 metros, no obstante, son contradictoriamente frágiles y vulnerables, sumamente susceptibles a encallamientos en aguas someras como las de nuestro Cocibolca.

No podemos resignarnos al sacrificio del magno óvalo de jadeíta lacustre y su desaguadero, porque felizmente existen otras opciones para la construcción del GCI sin que atraviase el Gran Lago Cocibolca

y, por tanto, sin necesidad de represar el Río San Juan. Constituye responsabilidad de los diseñadores proponer una opción inteligente que cumpla con el ya mencionado exhorto del presidente Ortega: el Gran Canal Interoceánico debe ser “Bien pensado, bien trabajado para no afectar el medio ambiente” (El 19 Digital, 2012.06.15), y sobre todo, que satisfaga las expectativas de los nicaragüenses, en salvaguarda del bien natural más valioso de Nicaragua. El sacrificio del Gran Lago Cocibolca y del Río San Juan resulta innecesario e injustificable, a la luz de otras opciones de desarrollo social, económico y ambiental sostenibles...”

Después de estos comentarios, el día 7 de julio del 2014 los concesionarios han permitido conocer que la ruta escogida sería la cuarta de las propuestas inicialmente. Ello significa su entrada por el Atlántico en las proximidades de la desembocadura del río Punta Gorda y la salida en el pacífico por Brito. Se establece con ello una distancia a atravesar de 278 km, de los cuales aproximadamente 105 sería sobre el lago Cocibolca.

En otras comparecencias posteriores se ha determinado el uso de dinamita para los trabajos de ingeniería necesario. Ambos anuncios fueron modificados en comparecencia posterior a la que nos referiremos más adelante.

Los ambientalistas citados y otros connotados especialistas en el tema, han determinado ante estos nuevos datos: Que la ruta escogida en el Gran Lago, es la más expuesta al fenómeno de azolvamiento, producto de un fenómeno donde tiene que ver la circulación del aire, la temperatura y las características del cuerpo de agua, conocido todo ello como efecto Langmuir y por lo tanto sería mayor la cantidad de toneladas a depositarse en este cauce construido al interior de 105 kilómetros del lago de Nicaragua.

- La sismicidad de esa zona es mayor que en las otras rutas, lo cual con el uso de dinamita o similar al interior del lago podría producir fallas con consecuencias impredecibles.³⁷
- Que el depósito de los sedimentos a lo largo a lo largo de esa rutas, -dividirá en dos el lago-, impedirá la libre transferencia

de los recursos acuáticos de ese cuerpo vivo de agua, convirtiéndose adicionalmente en una división del país en dos grandes sectores.

- Las corrientes de lodo y otro tipo de residuos, que azolvan o se asientan en el fondo del mismo, provienen en ese sector, en buena parte, de Costa Rica. En un estudio del Banco Mundial del 2013, relativo a la degradación ambiental, se estimó en 18 millones de toneladas de sedimento las que soporta el lago y una buena parte de ella **-treintiocho mil toneladas diarias-** es originada en territorio costarricense. Ello conllevaría a negociar con un país soberano el cambio de cultivos y la reforestación de las áreas por donde circulan esas aguas en escorrentías o a través de los ríos que desembocan en la cuenca del lago.

Otros especialistas han proporcionado criterios sobre el cambio climático y su proyección de afectación en la zona escogida; el efecto de los huracanes, lo relativo a la sismicidad y pérdida o afectación de una especie única: la mojarra, así como otros impactos ambientales negativos previsibles.

Los días diez y once de noviembre del 2014, teniendo a la Universidad Centro Americana como anfitriona, se celebró el ya citado evento internacional de expertos en la materia sobre cuestiones vinculadas al proyectado canal. En esta actividad organizada oportuna y eficientemente por la **Academia de Ciencias de Nicaragua** y que contó con la participación de más diez y seis científicos de todo el mundo, más la experticia de científicos nacionales, se debatió sobre las incidencias de este proyecto, centrándose en las afectaciones posibles a los recursos agua y biodiversidad, así como en los aspectos económicos y sociales del mismo.

Los asistentes a este evento pudieron escuchar además de las conclusiones, dos exposiciones magistrales. Una a cargo del científico jamaiquino, profesor emérito de universidades escocesas, Anthony Clayton y otra leída por el Ing. Víctor Campos a nombre del Centro Humboldt. De ambas solo destacaremos algunos aspectos nuevos.

Afirmaba el Dr. Clayton que la viabilidad financiera del canal proyectado estaba en dudas, ya que además se estimaba por expertos el costo de construcción en más de cien mil millones de dólares y no lo previsto por los concesionarios del mismo. Esto pesaría sobre la tarifa y con ello la decisión de utilizarlo por los usuarios potenciales. El experto sustentaba esta afirmación en abundantes datos sobre la tendencia de la economía mundial y particularmente del negocio de transportación.

El centro Humboldt, el cual *in situ* hizo mediciones e investigaciones, además de recopilar información disponible, aportó en los diversos aspectos relacionados con este tema, cifras y afirmaciones sustentadas. Una de las cosas que quedó clara, es que contrario a la afirmación del presidente Ortega, el lago de Nicaragua o Cocibolca está vivo. Su potencial de uso es inmenso. Es utilizable para los fines de agua potable y sus especies -salvo algunas pérdidas en un pasado muy lejano-, están ahí.

El panel de expertos, utilizando ante la poca o nula información oficial, el método de preguntas sobre los cuatro grandes temas, -que en realidad eran cuestionamientos sobre los riesgos y la incertidumbre de ese proyecto en todos los aspectos abordados-, se comprometió a seguir respaldando el debate científico sobre esta mega obra, estimada por uno de los participantes como una de las más significativas obras humanas en centurias. La declaración oficial de este panel de científicos, la hemos incluido como Anexo y se puede encontrar en la página WEB de la Academia de Ciencias de Nicaragua e impresa a quien la solicite. Y en la WEB del centro Humboldt se puede descargar la exposición del Ing. Víctor Campos.

Quisiera agregar, que escuchando las preguntas del público cuando se abrieron a debate las conclusiones presentadas, algunos con ardor y vehemencia cuestionaron que no se tomara posición tajante respecto al tema. Además que esto no es usual en este tipo de panel, recordé dos hechos, uno acaecido hace más de cuatrocientos cincuenta años y el otro afirmado recientemente por Ortega.

Reflexioné sobre las paradojas de la historia y cuando a la ciencia y a la técnica se les quiere sustituir por la fe, o bien tomar decisiones con criterios de iluminados.

Hace aproximadamente más de cuatrocientos años, el consejo de doce miembros de la Iglesia, le había expresado a Felipe II, que una canal no era posible ya que: “...si Dios pensara que un estrecho fuera necesario, El Todo Poderoso le hubiera provisto uno a su buen siervo El Rey...” Más tarde, José de Acosta, padre jesuita, urgía a Felipe III, a no construir ningún canal que uniera los dos mares, porque: “ningún poder humano podrá demoler la sólida e impenetrable serranía que Dios ha colocado entre los dos mares para resistir los embates de ambos”. En 2014 Daniel Ortega aseguró que el teólogo brasileño Leonardo Boff, lo había iluminado al decidir que los chinos hicieran un canal que pone en peligro la reserva de agua natural más grande de América Latina.

¿Servirán las opiniones de connotados expertos internacionales; de estudios serios de organismos y gente de ciencia nacional; la petición de transparencia al Gobierno de Nicaragua de la ATBC (la *Asociación de Biología Tropical y Conservación*, por sus siglas en inglés), para que sean criterios científicos los que priven para tomar una decisión acertada sobre la ruta canalera y con ella favorecer el destino de Nicaragua?

Lo que no se puede dejar de lado es lo sucedido en una reunión de más de ocho horas entre algunos funcionarios del concesionario y un público *especialmente* escogido.³⁸ En tal evento tuvieron lugar las declaraciones vertidas por el prestigioso científico nicaragüense Salvador Montenegro Guillén, al diario La Prensa (suplemento Domingo, 23-11-2014).

A una pregunta del rotativo ¿Y por qué dice que no se van hacer los estudios?, -se están refiriendo a los necesarios e imprescindibles estudios de impacto ambiental-, respondió: “Él lo dijo. Fue una pregunta directa y él me dijo: **No se puede, no hay tiempo, son muy caros y el concesionario no los aprobó...**”

Nada más y nada menos es lo expresado por Alberto Vega representante en Nicaragua de ERM, -Environmental Resources Management-, empresa británica encargada por el concesionario para hacer el estudio de

impacto ambiental, ordenado por la ley nicaragüense afín de garantizar su medio ambiente, entre ello, el del lago de Nicaragua.

Si a este hecho -ausencia de un Estudio de Impacto Ambiental- lo vinculamos con las declaraciones de Ortega relativo a que el lago de Nicaragua ya está dañado y sus especies desaparecidas y considerando que en las leyes *ad hoc* aprobadas se excluye cualquier responsabilidad del concesionario por daños existentes, lo que se está dando es una carta de patente para dañar los recurso y no poder ser demandados.

Todo ello nos parece insólito. Nos parece asombroso que para hechos tan graves, que deberían ser noticia al menos de ocho columnas en los diarios nacionales, la Procuraduría y el sistema judicial no haya iniciado acciones para sancionar esta gran estafa.

Una visión sociológica y otras investigaciones puntuales sobre el Proyecto Canal.

Desde el punto de vista sociológico se ha argumentado sobre las consecuencias en las poblaciones, especialmente las minorías étnicas. Desde la perspectiva económica se ha controvertido la idea expuesta por Ortega, de que este sea “el camino de la salida a la pobreza”, por el carácter de enclave y al contrario se han establecido opiniones fundamentadas sobre efectos no deseados en este tipo de economía.

Hay que señalar así mismo como hecho relevante, que en septiembre de 2014, un trabajo de campo sobre la ruta seleccionada por los concesionarios del Canal, realizado por un equipo investigativo auspiciado por los semanarios **Esta Semana** y **Confidencial**. Encontraron sobre el trayecto de lago Cocibolca predefinido para la navegación de buques de gran calado, que las profundidades actuales, únicamente en la fosa de San Ramón -cerca a la isla de Ometepe-, reúnen las condiciones requeridas. El resto de la ruta sobre el lago en una distancia de más de 105 kilómetros, tiene profundidades en 6.7Km de 2,7 Mts y en 9 Km de 6,7mts. En dos partes de éste trayecto estudiado, la profundidad es de tan solo 7 metros y en una distancia de 8,7 km es de 18 metros, insuficiente para el calado previsto.

Lo anterior significa que la remoción inicial de sedimentos y materiales originarios (tierra y rocas), representará excavaciones iniciales calculadas respectivamente por los ingenieros Cesar Avilés y Jaime Matus en el orden de los 370 y 585 millones de toneladas métricas., los que ocuparían cientos de kilómetros cuadrados para su depósito.

Esas excavaciones iniciales en el lago –ya que por el efecto Langmuir antes acotado, se requerirán periódicamente más-, significaría para el gran lago, -ese mismo que Daniel Ortega en mayo del 2007 dijo que **no lo vendería o afectaría ni por todo el oro del mundo**,- sufriría cambios dramáticos, entre ellos muy seguramente el desaparecimiento de la especies de ese rico ecosistema, el cambio de turbidez en su agua, efectos sobre las plantas procesadoras que ya dan agua potable a tres ciudades. Pondría en peligro así mismo, las posibilidades a corto plazo de que de sus aguas calmen la sed de los habitantes del Pacífico.

Un derrame no previsto de hidrocarburos o sustancias tóxicas a transportar por este medio terminaría definitivamente con el lago, convirtiéndolo como dijera Luis Pasos Arguello en “un pobre lago”. Otro efecto sería separar en dos al territorio nacional.

CAPÍTULO SÉPTIMO: ¿ES POSIBLE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL PROYECTADO POR LOS CHINOS?

¿Con dinero todo es posible?

Un viajero en la Nicaragua de mediados del siglo XIX-Wilhelm Marr,³⁹ -xenólogo, sea dicho de paso-, realizó (entre 1852 y 1853) el recorrido por la ruta de lo que en esa época se había señalado como posible para construir un canal en Nicaragua. Independientemente de lo artesanal de sus mediciones y observaciones, su conclusión final de que era posible la construcción de ese canal “*pues en nuestro tiempo, todo es posible con dinero*” sigue siendo válida.

Partimos del hecho de que con la tecnología actual y recursos económicos abundantes, cualquier canal de los nueve sugeridos por Humboldt son posibles, incluyendo otro canadiense-estadounidense que utilizando los grandes lagos pueda unir el Atlántico con el Pacífico. El problema no es si, económica, material y tecnológicamente pueden hacerse, sino a qué costos, con qué impacto ecológico, así como la rentabilidad y utilidad del mismo.

La racionalidad económica obliga a procurar que siempre los recursos a utilizar en un proyecto -en este caso el dinero y la porción del territorio nacional- produzcan el mayor rédito. Ahora bien, precisamente por razones económicas y no porque seamos *bendecidos y prosperados*, esa ley de oro en economía se aplica también al caso del canal propuesto por Ortega y sus socios.

El agua del lago potable más grande de América Latina, económicamente puede tener usos alternativos a los del tránsito de grandes barcos. Tal y como lo dice la Ley General de Aguas, aprobada por el mismo Ortega, el uso preferente de esas aguas, es llenar las necesidades humanas.

Expertos en la materia, entre ellos Ruth Herrera, ex directora de ENACAL, el ente encargado de la distribución de agua potable en Nicaragua, ha señalado que de ese lago ya se suministra agua

directamente a tres ciudades y por infiltración se surten infinidad de pozos en su cercanía. Se estima que actualmente más de doscientas mil personas suplen la necesidad de agua potable o para riego gracias allago Cocibolca. Hay que considerar que Nicaragua, de acuerdo con el *Centro Yale para estudios de leyes y políticas* -según cita Herrera en el boletín **Envío** No.399 agosto 2014 - está en la lista de los países que sufren estrés hídrico, ocupando la posición 136 de un total de 163 países investigados.

De acuerdo con los expertos, en poco tiempo la población del Pacífico necesitará usar el lago Cocibolca dañado y agotado.

¿No sería más rentable frente a los diez millones de dólares prometidos por los inversionistas asiáticos una vez construido el canal, suplir agua de calidad a la población del Pacífico de Nicaragua? Ello significa salud, condición básica para cualquier proyecto de desarrollo humano.

Además de las aguas de ese gran lago se puede surtir a otras ciudades del istmo. El negocio del agua es creciente. Solo Nestlé, Pepsi Cola y otras embotelladoras de agua, vendieron el año pasado más de cincuenta mil millones de dólares bajo ese concepto. Es decir, en un solo año recibieron el equivalente al costo de inversión para construir un canal que destruiría el lago de Nicaragua. Producir y vender buena agua a países con severo déficit de agua potable –que es el caso de la región- es una alternativa más rentable y ya no digamos, suplir de agua potable a su propia población, lo cual es de seguridad nacional como lo dice la citada Ley General de Aguas Nacionales o Ley 620.

Otro uso no menos importante es garantizar con agua de ese lago, la seguridad alimentaria. Estudios existentes desde hace muchos años demuestran cómo con las aguas del Cocibolca se pueden irrigar miles de manzanas y producir alimentos y bienes agrícolas para auto consumir y exportar. Ello generaría empleos en las siembras y procesamiento de los mismos lo que en pocos años se traduciría en exportaciones generadoras de divisas que contribuirían a equilibrar la balanza de pagos y por ende ser un motor del desarrollo.

Si de otras inversiones extranjeras se trata, hay proyectos de corta maduración, poca afectación, y de gran impacto en las economías no solo nacional sino centroamericana. Algunos ejemplos son suficientes.

- En pocos días frente a un Congreso estadounidense hostil a los subsidios, las protecciones temporales establecidas en el tratado de libre comercio entre Centroamérica y USA, (1º de enero del 2015) caducarán, produciendo en la región desgraciadamente, miles de desempleos.

Con menos del 10% de la suma a invertir en el canal, Nicaragua, con capital chino podría producir todos los complementos necesarios para que las maquilas centroamericanas usen facturados en C.A, los bienes intermedios que les faltan y de esa forma garantizar las reglas y seguir exportando a través del CAFTA. La venta garantizada a ese mercado natural, al resto de Centroamérica y a terceros países sería un negocio excelente para los inversores chinos, evitándose Nicaragua y el resto de C.A además de la pérdida de empleos cuando caduque la protección temporal, la creación adicional de miles de empleos.

- Todos sabemos en Centroamérica que en el mercado aéreo y aun en el de transporte de carga, hay oligopolios y tarifas altísimas. La construcción de un tren rápido que conecte a todas las capitales de Centroamérica (Ciudad Guatemala- San José C.R 1250 km) en menos de 7 horas, significaría abaratar costos de transporte de gente y carga, redefinir el turismo inter- centroamericano y producir ingentes utilidades a quienes lo operen. Estimamos con base en otras experiencias constructivas que su costo es la décima parte del costo real del proyectado canal. China que tiene alta y ventajosas tecnología en ello, podría ser el socio capitalista para esta empresa. Ya con Brasil y Perú a un costo de un poco más de diez mil millones de dólares, han acordado construir uno de esos trenes que unirá al Atlántico brasileño con el Pacífico peruano. Igual proyecto de tren rápido está programado hacerse en Nigeria.

- Menos dependiente de los avatares de mercados de productos, es el turismo cuyo crecimiento, a pesar de las crisis, es creciente. Por ejemplo, a Costa Rica en el 2012, en parte por los cruceros, llegaron 2 millones 343 mil 213 turistas Este rubro va teniendo un crecimiento de más del siete por ciento anual. Inversiones para ser un país altamente turístico, el cual genera muchos empleos, es posible y rentable en Nicaragua, la cual tiene igual o mejores condiciones naturales que Costa Rica. China podría jugar -aun solo con las condiciones que ya se le aplican a esta industria y no leyes monopólicas-, un papel inversor importante en este rubro.

Podríamos enumerar diez o más proyectos integrativos de grandes necesidades en el mercado regional, de rápida maduración, seguras y ventajosas para los inversionistas y los países. El razonamiento económico de la utilidad y ventajas debería conducir hacia ellos. Debe ser iniciativa de los gobiernos nacionales formularlos y atraer inversión para ello. Si los gobernantes de turno quieren crear empleo, producir dinero y los inversionistas ganar de forma también oligopólica, hay muchas posibilidades, las cuales no pasan por destruir el lago de Nicaragua.

Vistos los argumentos expuestos y siendo que, el canal tal y como está concebido no es viable económicamente y menos ambientalmente, permítasenos adicionar otros argumentos:

- Panamá y su canal tienen objetivamente diversos factores a su favor, entre ellos el costo básico del mismo ya pagado; una carga financiera por las ampliaciones mucho menos costosas, la cual además fue ahorrada en un fondo fiduciario en los últimos años y contratos firmados con grandes navieras a largo plazo.

Contrariamente el proyectado “Gran Canal de Nicaragua”, con la inversión estimada y con los altos costos de mantenimiento en la ruta propuesta, tendría que cobrar una tarifa más alta que Panamá para recuperar la inversión, salvo que se subsidie el paso de los barcos. No hay que olvidar

que en la competencia por la “ruta del tránsito”, a partir del descubrimiento del oro en USA y hasta que este país logró su conexión ferroviaria, se produjo una competencia de precios entre las empresas que brindaban este servicio. Lo que inicialmente costaba hasta unos mil dólares el pasaje, terminó con sumas que no cubrían costos, mucho menos las ganancias esperadas, razón por la cual uno de los grandes competidores tuvo que retirarse del mercado.

Es por ello que en lo fundamental tampoco financieramente el canal proyectado es viable y no competitivo con el de Panamá y sus ampliaciones.

Las perspectivas de comercio mundial por las razones ya expuestas, no se compaginan con las cifras económicas muy superficialmente proporcionadas en la exposición de motivos que se le presentó a la Asamblea Nacional y no están en correspondencia con la realidad del uso de canales y sus proyecciones. La economía mundial está cambiando en su modalidad de operar.

Si a ello le sumamos el costo de oportunidades por no contar con un sistema de irrigación futura para producir alimentos en ciclos de sequía cada día más frecuentes, más el valioso uso del agua para consumo humano, una decisión económica de enclave no se corresponde con la lógica económica necesaria para el desarrollo nacional.

De ello resulta que:

- La opción de Nicaragua entre otros usos de lago o inversiones en otros sectores de su economía versus los beneficios de un canal no nacional, con posibles “ganancias” a más de cien años de plazo con ingresos poco significativos, no son comparables.
- Las afectaciones a la población nacional serán de tal magnitud que cambiará radicalmente el panorama de sobrevivencia para grandes grupos, a la par que se consolidarán pequeños grupos con altos ingresos.

Esto generará distorsiones en el funcionamiento global de la sociedad nicaragüense desde el punto de vista económico, cultural y social. Este nuevo orden económico de exclusiones -ricos más ricos y pobreza diferenciada-, amenaza con romper la actual y precaria paz social. Ya en los sitios inmediatos al proyectado canal se ven procesos sociales contestatarios impensables en fechas tan cercanas como en 2013,

Hay otros argumentos adicionales, que tienen que ver con los cambios en la economía mundial. Nos referimos a los decrecimientos de los principales países en desarrollo, particularmente China, cuyas tasas de crecimiento llegaron hasta más del 10% anual, pero que hoy los organismos internacionales financieros la colocan a un máximo de crecimiento de un poco más del 6% anual en los próximos años. Esto lo han reconocido ya los dirigentes de ese gran país.

Ello evidentemente será un freno para sus pretensiones comerciales y tendrá que ubicar sus futuras inversiones para poder seguir creciendo al interior de China, ya no en capital sedentario, con rendimientos muy bajos –como la compra de bonos del tesoro de USA-, o en inversiones faraónicas de dudoso rendimiento.

Hay que considerar en este análisis de futuro, la inmensa deuda china con proveedores, lo que sumado a la trilogía de una sistema financiero severamente descapitalizado, crecimiento desequilibrado y el exceso de capacidad, ha hecho que economistas como el premio nobel Paul Krugman, bajo el conocido efecto similar que tuvo Japón en el pasado, denomine a China en la actualidad, en un período de “japonización”, es decir en una recesión económica semi permanente.

Otra consideración importante tiene que ver con el uso real/actual y previsible de los tres principales canales en el mundo, incluyendo el posible de Nicaragua (sin incluir en ello el paso abierto en buena parte del año por el norte de Canadá). La mercancía que cruza por estos canales en servicio y en grandes volúmenes tienen que ver con cuatro grandes ítems: a) Petróleo y gas; b) Granos y alimentos; c) Materia prima (hierro, bauxita, cobre y otros minerales) y d)

Vehículos automotrices. Si analizamos cada uno de estos cuatro tipos de mercaderías que se transportan veremos cómo en cada uno de ellos se están operando crecientes cambios que tienden a disminuir su tráfico a través de los canales.

- El petróleo y el gas natural a partir del intensivo uso del fracking en los esquistos bituminosos, es decir un nuevo proceso extractivo por fracturación hidráulica en rocas con características especiales (lutitas) posibilita acceder a reservas que antes no era económicamente viable extraerlas. Ello, más las “arenas aceitosas” de Canadá y otros lugares, está cambiando el panorama del mundo productivo y comercial del petróleo y del gas. Con el uso de estas técnicas, ya los Estados Unidos ha llegado casi a su autoabastecimiento no solo actual sino en los dos próximos decenios aun con crecimiento previsto en su consumo. Zonas del mundo diversas, como España, otros países Europeos y la misma China están comenzando a utilizar este procedimiento.

En el mundo del petróleo se ve un cambio, tanto en el precio, que se ha reducido en más del 25% por barril y según pronósticos de instituciones especializadas en este rubro, seguirá bajando, como en la cada vez más reducida necesidad de transportación de este producto en súper tanques.

Lo del petróleo es mucho más complejo, ya que aunque ahora se vive un proceso de más producción, consumo y autoabastecimiento, la verdad es que en términos de dos décadas o antes, éste será un bien extinguido o en vías de extinción. Para ese tiempo nuevas tecnologías y productos deberán sustituirlo debido a sus efectos contaminantes (Hidrógeno, uso de energía solar más productiva u otras formas). El mundo está llegando a una encrucijada donde, o cambia sus patrones de producción y consumo de petróleo, o irremediablemente se afectará la vida y el desarrollo humano de forma drástica e irreversible. Urgen repuestas nuevas y menos contaminantes. La ciencia está trabajando en ello, los especialistas ya no ven al petróleo después del 2030 jugando el papel que hoy tiene en el comercio y la economía mundial.

Pero además la baja del petróleo tiene otros efectos, entre ellos en el caso concreto de Estados Unidos, la creación de más empleo, dada la reactivación de su economía al hacerla más competitiva. Ello necesariamente llevará a la sustitución de importaciones por producción local y a la exportación competitiva de productos, incluyendo automóviles, a sus mercados naturales.

En el caso específico de China, el cual se supondría como el más grande usuario de este proyectado canal, hay tres hechos relevantes en lo relativo al petróleo y el gas natural:

El primero es la construcción de una gran gasoducto desde Rusia a China y la contratación de todo el gas natural que China requerirá en los próximos cincuenta años.

El segundo son las grandes inversiones en Irak (no Irán) para el restablecimiento de la mayoría de los pozos petroleros dañados en la guerra y que son los de mayor rendimiento.⁴⁰ Ello le garantizará a China a cortísimo plazo flujos de petróleo suficiente para su economía actual y sus proyecciones de crecimiento.

El tercero es su reciente compromiso dado a conocer en la cumbre de APEC, Beijín (antes Pekín), Nov 2104, donde las dos primeras potencias mundiales -China y USA-, que contaminan con el 45% del total de CO2 vertido a la atmósfera, se comprometen a reducir significativamente en los próximos años, la emisión de éste. Es obvio que para ello tendrán que cambiar su matriz energética, particularmente China, y esto pasa por reducir el consumo de combustibles de origen fósil, entre ellos petróleo.

Por todas estas razones se prevé que su actual consumo diario de petróleo de 5,6 millones de barriles, además de 1,2 de otros derivados, no solo no aumentarán sino que disminuirían como producto de esas medidas de cambio en la matriz energética. Entre ellas el funcionamiento de 32 nuevas plantas nucleares, adicionales a las 17 en existencia. Es obvio una vez más afirmar que para China, el transporte de petróleo a través de canales disminuirá sensiblemente y siendo casi ya la primera potencia, también se reflejará en las estadísticas en el uso de canales para estos fines.

- En relación con los granos para uso alimentario, el segundo tipo de productos que pasa por los canales, habría que decir que se están operando también cambios mundiales en este orden. Muchos países prósperos o ricos -pero con poca tierra para uso agrícola o mano de obra para producirla-, están haciendo grandes inversiones en compra o alquiler de tierras en países africanos y asiáticos para sembrar por su cuenta y con mano de obra local, los productos alimenticios demandados por sus poblaciones. Ya Corea del Sur, Kuwait y otros más, se abastecen alimentariamente cada día más de productos cosechados y procesados en terceros países “maquiladores de alimentos”.

Aunque todavía no es significativo, hay un cambio en el esquema de transporte de granos de consumo mundial como la soja, el trigo y el maíz y otros rubros, ya que se está rediseñando el comercio de los mismos buscando proveedores más cercanos, desarrollándose relaciones norte-norte y sur-sur. De esta manera se disminuyen también los costos de transporte y el pago de peajes en los canales.

- Relativo al transporte de materia prima mineral, la tendencia actual, sobre todo con mercados cada día más integrados en asociaciones o con tratados de libre comercio, es realizar la producción de bienes terminados en los lugares donde se encuentran depósitos de las materias primas que les sirven de insumo.

Consecuentemente, la lógica será utilizar estos ámbitos geográficos y de esa manera al mismo tiempo que se evita el transporte de materia prima y con ello los costos del mismo, se aprovecha de las ventajas de los tratados de libre comercio existentes (Andino, Mercosur, Cuenca del Caribe, USA-Canadá y México, USA-Centroamérica en menor escala y otros por firmarse). Es por ello que China y otros grandes exportadores, requieren con urgencia fijar bases de producción en diversas regiones y más que un canal la República China necesita en Nicaragua territorio para producir bienes y generar empleo a su población excedente.

Hay que considerar así mismo para prever el consumo de minerales, la entrada de nuevos materiales como el grafeno como insumo para alta tecnología, el cual está desplazando a otros minerales directos.

- Estas tendencias de producción en sitios con oferta de metales y demanda, son válidas para el negocio de vehículos automotores.

TODOS estos hechos y cifras, por lo menos en cuanto a China, significarán una disminución en el uso de canales.

Habría que destacar el acuerdo logrado el 12 de noviembre de 2014 en Beijing (Pekín) en la cumbre Asia-Pacífico, por sus siglas APEC, para trabajar en un acuerdo de libre comercio entre sus miembros, propuesto por Xi Jinping, presidente de China, con la anuencia reticente de Obama. En este organismo participan además de cuatro superpotencias, USA, China, Rusia y Japón, otras 17 naciones importantes entre ellas tres latinoamericanas, todas las cuales tienen costas en el océano Pacífico. Dado que estas naciones representan el 57% del PIB mundial y el 44% de todo el comercio internacional, si ello se lograra, se cambiarían esencialmente las reglas del comercio mundial, aumentarían las relaciones Pacífico-Pacífico, y se reducirían significativamente el uso de canales para la transportación de mercaderías y otros bienes.

Xi Jinping no dejaría pasar mucho tiempo después de esa cumbre y como un gesto especial viajó a Australia (Nov. 17, 2014) aunque este país estaba presente en esa cumbre por ser miembro de esa asociación. Estos países celebraron convenios muy importantes que aumentarán las exportaciones de materia prima mineral requerida por China y abundantes en Australia, que lo llevan a ocupar el primer lugar como suplidor de varios mineral.⁴¹ Se prevé que el intercambio comercial entre China y Australia aumentará, al eliminarse impuestos mutuos, a más del 10% anual.

Uso de canales por rutas navieras: Datos actuales y perspectivas.

Para obtener su doctorado en la Universidad de Texas, el economista Alejandro Rostran Coe, escribió una tesis que tituló *An inquiry into the Rationale for a second Inter-Oceanic canal in Central America (2001)*, la cual incorporaría parcialmente a su libro en proceso de publicación y cuyo título previsto es **El Canal de los Canallas: Causas y consecuencias.**

Estudios econométricos; usos estadísticos abundantes, simulaciones y un conjunto de herramientas de la economía moderna fueron utilizados por este investigador en la parte medular de su tesis para inquirir sobre la racionalidad de la construcción de un nuevo canal.

Hay que subrayar que este estudio, con sus pronósticos y tendencias, fue escrito en el 2001, es decir más de una década antes que se supiera la concesión de Ortega a Wang Jing, por lo tanto sus datos y conclusiones no están referidas a dicha concesión pero sus hipótesis de trabajo y conclusiones estadísticas siguen siendo válidas para los escenarios planteados en dicha tesis.

Con el debido permiso del autor queremos extraer de su excelente y bien documentada tesis doctoral las siguientes citas textuales conducentes a los objetivos del presente libro:

- ✓ *El principal usuario del canal de Panamá son los Estados Unidos de América. (¿Representaría algún incentivo el canal por Nicaragua para que los EEUU cambien su ruta canalera en Centroamérica?)*
- ✓ *De las 66 rutas estudiadas el canal (de Panamá) ofrece menor distancia en 49 de ellas, permitiéndole a los embarcadores reducir el costo por tonelada mediante su utilización. Desafortunadamente, el comercio bilateral que tiene lugar a lo largo de estas rutas, representa apenas el 20.5% del gran total del comercio bilateral, el que registró en 1990 un volumen total de 400.5 Millones de Toneladas. Es ello, por lo tanto, el mayor problema que enfrenta cualquier canal localizado en el istmo Centroamericano.*

- ✓ *Aproximadamente 115.0 Millones de Toneladas, equivalente a un tercio (1/3) del comercio bilateral de las naciones que utilizan el canal, se transporta utilizando rutas en la que el canal no ofrece menor distancia. Por lo tanto, el Canal de Panamá no puede competir, bajo ninguna circunstancia (canal de mayor capacidad), para atraer el comercio que tiene lugar entre Europa y Asia y entre África y Asia. De acuerdo al criterio de distancia, el potencial de carga es cero (0).*
- ✓ *A pesar que en 1990 se transportaron a través del Canal de Panamá 990,000 Toneladas de carga entre Europa, Asia y África, dicho volumen es insignificante, puesto que apenas representó un uno por ciento (1%) del total del comercio bilateral...la mayor parte del comercio entre dichas regiones se efectuó a través del canal de Suez...*

Los resultados del análisis realizado reflejado en las tres afirmaciones anteriores del Dr. Alejandro Rostrán son aplicables a cualquier canal que se construya en Centroamérica.

Por otra parte cuando el Dr Rostran analizando tres escenarios de canales con diferentes capacidades de tránsito: 65,000, 150,000 y 250,000 tpm (correspondientes al actual canal de Panamá; al canal de Panamá con su nuevo juego de esclusas y al proyectado en Nicaragua respectivamente), al introducir la variable peaje, llega a la conclusión que un aumento en éste repercutiría en una disminución en el tráfico siendo el canal de 150,000 tpm el que sufriría la menor merma entre los tres escenarios analizados.

En este sentido afirma: “... Se estima que el canal de 150,000-tpm., sería menos sensitivo a incrementos en el peaje que las otras alternativas, en vista del hecho que los productos marginales para entonces habrían migrado del canal actual, hacia un canal de 150,000-tpm., Los buques de mayor capacidad que se espera que transiten por la alternativa de 150,000-tpm., gozarían de ventajas en lo que a costo concierne, capaz de absorber, con mayor facilidad, un incremento del 50% en el peaje.”

Es importante destacar así mismo otra afirmación, relativa a que “... los resultados de la investigación indicaron que en lo concerniente a las rutas servidas por el Canal de Panamá, a

excepción de los buques diseñados para transportar productos a granel y naves portacontenedores, la máximas dimensiones de las embarcaciones que conformaban la flota naviera mundial en el año 1990, resultaban menores a las dimensiones del cajón de las esclusas del canal actual y, que probablemente dicha relación prevalecería durante los próximos cien años. Por lo tanto, la interrogante en cuanto a si las naves portacontenedores y carga a granel, barcos convencionales destinados a carga general, buques para el transporte de productos congelados, navíos porta-vehículos, embarcaciones RO-RO, navíos especializados en el transporte de productos químicos y gas licuado, puedan estos transitar en un futuro canal o no, depende de la distancia entre puertos, itinerarios, el futuro volumen de los típicos envíos (parcel size) y la probabilidad asociada al futuro ritmo de crecimiento de estas naves....”

Ya sabiendo de la concesión canalera otorgada para construir en Nicaragua en un canal interoceánico, en su libro citado **El Canal de los Canallas: Causas y Consecuencias**, afirma categóricamente”... *En el año 2014, la Administración del Presidente Daniel Ortega, otorgó a una empresa promotora, cuyos socios principales aparentemente son de nacionalidad China, una concesión para construir un canal interoceánico en territorio nicaragüense. Obviando el hecho de que dicha contratación alcanza el grado de receta perfecta para como no hacer un canal, limitándonos a comentar sobre lo que a la fecha se conoce de ese proyecto; éste virtualmente plantea los mismos desaciertos plasmados en el perfil elaborado por la Comisión de Trabajo del Gran Canal de Nicaragua, con el agravante, que de ser legítimo el objetivo del proyecto, la pifia adquiere niveles superlativos en lo que concierne a capacidad, costo y selección de ruta, lo cual el lector a estas alturas del análisis espero que al menos se haya parcialmente percatado y, que al final del mismo habrá advertido a satisfacción. Por lo tanto, en virtud de su imposibilidad, no seguiremos valorando el tema”.*

Ante esa situación y todos los argumentos nos surge la pregunta ¿por qué Ortega y su grupo de poder, más los “inversionistas Chinos” continúan manteniendo el proyecto de construcción del canal? ¿Será que lo que hay en juego son otras razones?

En capítulos anteriores se ha analizado el proyecto del gran canal interoceánico desde diferentes perspectivas concluyendo que según está planteada su construcción no es viable ni económica ni ambientalmente.

Un grupo de nicaragüenses de diferentes procedencias, experiencias y saberes, conocido como “*Nicas por Nicaragua*”, han emprendido una serie de discusiones y aportes sobre el proyectado canal interoceánico por Nicaragua, utilizando la tecnología de comunicación moderna a través de internet. Diversas voces aducen o argumentan que los objetivos de Ortega para crear este andamiaje y proyectos han sido varios; entre ellos se mencionan los siguientes:

- Llenar de esperanza a los desempleados con la ilusión de crear miles de empleos. Sobre este punto conviene resaltar como ya lo ha hecho notar un economista serio -Adolfo Acevedo- que proyectos de esta naturaleza se caracterizan por ser intensivos en mano de obra al inicio e intensivos en capital a continuación. Lo anterior se conoce como “enfermedad holandesa” y la “dolencia” de esta “enfermedad” consiste en masiva contratación de mano de obra no calificada en la primera etapa (quizás en un 25% del tiempo del proyecto o menos) compitiendo incluso con la ya empleada, especialmente la del campo, lo cual conlleva al alza temporal de salarios en el sector rural, que al no corresponder a un aumento en la productividad, producirá inflación de costos especialmente en el sector de alimentos. Una vez superada esta etapa se producen despidos masivos pues el proyecto continúa con tecnología costosa que precisa de mano de obra no numerosa pero con la más alta calificación, la cual no existe en Nicaragua. Los gestores chinos también tienen la opción (ya puesta en práctica en la construcción del estadio que le donaron a Costa Rica), de ocupar 100% de mano de obra china. Este fenómeno de ocupación casi exclusiva de mano de obra china ha sido una constante en los proyectos financiados en África y Asia.

Estas promesas de “empleo masivo”, se entenderían mejor como una necesidad electorera en unas elecciones presidenciales muy próximas, pero también mantener esperanzas sobre todo por el hecho de un decrecimiento económico real debido entre otras cosas, a la disminución de los aportes del ALBA a la economía nicaragüense y los problemas de sequías o inundaciones. Todo ello ha conducido a que los índices de desarrollo y bienestar no estén creciendo al ritmo necesario.

- Afectar la propiedad de tierras y recursos, a través del cuerpo de leyes aprobados ad hoc para este “inversionista”, les concede un instrumento “legal” para lograr un doble objetivo: por un lado, tener una especie de “espada de Damocles” sobre los capitalistas nacionales que *se desvíen del camino*, pudiéndoles amenazar con afectar sus intereses si no se alinean en las grandes decisiones políticas a favor de quienes detentan el poder. Por otro lado, esta misma capacidad expropiatoria *exprés*, le permitiría a los grupos vinculados al Gobierno, apropiarse en cualquier parte de Nicaragua de otras tierras adicionales a las que ya acaparan.
- Poder captar significativas sumas de dinero utilizando como operadores a sagaces intermediarios, tipo Madoff o Volpis reales, u otros lobos de Wall Street o de las bolsas de Beijín, Londres u otras más. Está demostrado a lo largo de la historia reciente que estos fondos para inversión captados en bolsas que no operan bajo reglas éticas no son usados para los fines solicitados. Ello pasaría necesariamente por crear en territorio “autónomo” una zona bancaria particular.

No hay que olvidarse de Ferdinand de Lesseps e hijo y de las operaciones financieras a raíz del intento de construcción del canal por Panamá, en las que hubo un alto componente fraudulento, entre ellas emisiones sobrevaluadas de acciones de una sociedad anónima, que las pagaron ingenuos trabajadores franceses. En estos negocios extra canaleros se vieron involucrados famosos

bancos de esa época y la clase política de ese país incluyendo a Clemenceau su máximo dirigente.

- Que el canal sea solo un pretexto para llevar a cabo con exclusividad y con ventajas de todo tipo cualquier otra actividad lucrativa, “**sub proyectos**”, como socios minoritarios de los inversionistas reales. No excluyen los analistas la posibilidad de las famosas “comisiones” por intermediación.

Aprender de la historia.

Cuando a raíz de las luchas internas en la naciente república de Nicaragua, Castellón y Jerez trajeron a las falanges -motivados por un avance social y razones supuestamente ideológicas-, nunca previeron que Walker usurparía la presidencia, ni tampoco la consecuente guerra nacional. Desconocemos quién es realmente el Sr. Wang Jing y a quién obedece su accionar en Nicaragua, aunque es evidente que los beneficios de lo que se haga finalmente, serán compartidos por el grupo de poder que hoy por hoy controla la nación.

Este grupo “*Nicas por Nicaragua*” también ha investigado y revelado datos de interés sobre el origen de Wang Jing, su pasado y presente, entre ellos una supuesta vinculación a las empresas del ejército de la República Popular China, más otros datos a investigar de forma rigurosa.

Queremos dejar sentada, como hipótesis de trabajo, la posibilidad de que el objetivo de estos inversionistas canaleros sea, más que el propio canal, el de ocupar una parte significativa del territorio nacional con población china. Con el devenir del tiempo y compra directa de propiedades a pequeños campesinos con hambre, se lograría que esta porción territorial obtenga al menos la *autonomía*. Es decir las ventajas y *autonomías* significativas frente al Estado, otorgadas en las leyes creadas para regular los **subproyectos**, lo que unido a la falta casi absoluta de una institucionalidad nacional, hacen previsible esta posibilidad.

Recordemos que antes de 1948 los israelitas iniciaron orquestadamente compras individuales del territorio palestino a campesinos pobres. Una vez acumulada una buena porción de ese territorio, el designio del poder mundial basado en los grandes lobby y evidentemente las guerras, han desplazado al pueblo palestino a una mínima parte de lo que era histórica y moralmente su patria. Del 100% de lo que hoy ocupa Israel, sólo el 8% le fue concedido graciosamente por las superpotencias.

¿Sería posible que en Nicaragua, como producto de estas leyes tan anti nicaragüenses se segregue en el futuro una parte de su territorio? No lo sabemos pero habría que cerrar todos los portillos legales para cualquier situación análoga, donde el dinero y la corrupción puedan permitir vender y comprar patria.

La historia nacional nos demuestra diversos intentos fallidos de segregación de territorio, además de la de Walker.

En 1822 el filósofo Jeremy Bentham, padre de la teoría del utilitarismo, propuso crear en una porción de Nicaragua un nuevo estado, **Junctiana**. Los holandeses pretendían a través del proyecto canalero ofrecido formar como *subproyecto* una ciudad “Hanseática”, con sus propias reglas de gobierno.

Otro intento sería la trama urdida por el costarricense Juan José Mora a través de su cuñado José Ma. Cañas, a efectos de segregar los departamentos de Rivas, Guanacaste y río San Juan y formar con ellos un estado independiente. En este fallido intento se contaba con el financiamiento y apoyo del comodoro Vanderbilt.

La contraparte china y su problemática urbana.

Si bien sigue siendo una hipótesis que el objetivo de los inversionistas chinos sea poblar una parte de Nicaragua, un dato real a tomar en cuenta es que la “cuestión urbana” es un tema prioritario de la dirigencia China. En la próxima década deben *urbanizar* a más de doscientos cincuenta millones de chinos. En este país se están viviendo actualmente paradojas con respecto a qué

hacer con esa masa enorme de campesinos que ante el agotamiento de trabajo en el campo, o por ser éste un trabajo desvalorizado, deben convertirlos en ciudadanos urbanos.

Para esta época China ya ha logrado que el 50% de su población sea urbana. Lo que a Europa le tomó cien años y a USA sesenta, los chinos lo han logrado en 25 años. Pero ello no basta, ni las soluciones encontradas han sido las óptimas.

La construcción de viviendas en la propia China no ha llenado las expectativas. En las megápolis, calculadas para alcanzar más de 25 millones de pobladores, se presentan múltiples problemas, entre ellos el relativo al transporte y otros servicios. Pero la mayor preocupación en esas proyectadas megápolis, según **The Wall Street Journal**, es que no hay ocupación real de las viviendas ofrecidas, y se habla de millones de éstas desocupadas

En sitios como en la Mongolia; en Kangbashi o ErenHot y otros, hay decenas de miles de apartamentos sin ocupación, lo cual resulta paradójico teniendo en cuenta el déficit de viviendas en China. Inmensos rascacielos desocupados, esperando una población que no llega, sea por el costo de las viviendas o porque no hay fuentes de empleo apropiadas cerca de ellas.

Por todo ello, una solución posible para China, parece ser trasladar en parte, a África o América, o donde sea útil y posible, a esta población ex rural excedente, capacitable para realizar trabajos industriales. ¿Será quizás éste uno de los subproyectos escondidos en la concesión?

Este fenómeno urgente chino ha sido bastante analizado por expertos. **La vanguardia**, diario español, en un reciente artículo, tituló ¿China urbanizará el planeta?. La pregunta nuestra es, ¿urbanizará Nicaragua?

En forma alguna este planteamiento de potencial repoblamiento planificado fuera de China y su posible autonomía posterior, tiene que ver en ningún caso con animadversión con el pueblo chino,

milenario, culto y laborioso, y por lo tanto, no conlleva ninguna posición xenofóbica. Me hago eco de Torcuato Luca de Tena en sus obra **Los mil y Un descubrimientos de América**, en cuanto sustenta una verdad sobre nuestros orígenes al manifestar, “... *Que lo que España descubrió fue un camino, no un continente... Hoy nos urge enfrentarnos con los grandes olvidados, con los que vinieron del otro lado del pacífico, del fondo luminoso de Asia.... Quienes por primera vez en las auroras quizá del neolítico, pisaron las playas deshabitadas y las poblaron... la estirpe que desde el mar de la China inició milenios antes la temeraria aventura....*”

Otros peligros latentes de las inversiones subsidiarias o Subproyectos.

Se dice a *sotto voce* en el mundo de las finanzas y así también se han expresado varios investigadores y periodistas internacionales, que uno de las pretensiones con la entrega de territorio sin control jurisdiccional de ninguna clase, es la puesta en marcha de una vasta red de bancos especiales, ya que ante el control que se ejerce ahora sobre los bancos formados en islas caribeñas y similares, los capitales mal habidos han quedado sin posibilidades de blanqueo de dinero.

Ya Nicaragua en la década de los ochenta ante la tentación de las ofertas y promesas de Vesco -un fugitivo de la justicia estadounidense-, la dirección política del país de esa difícil época tuvo la visión y la sensatez, no obstante las enormes dificultades económicas y la crueldad del bloqueo, de rechazar esos cantos de sirena de dinero fácil. Ojala que lo que se dice, no sea uno de los tantos negocios subsidiarios permitidos por las leyes creadas para el Canal, que permita convertirnos en referencia de operaciones financieras dudosas. Hay que poner todo el empeño nacional en impedir transacciones en nuestro territorio que no se ajusten a las normas internacionales pero sobre todo a la ética.

Otro peligro que se vislumbra es el que se acarrearía si estos inversionistas estuvieran vinculados o pretenden vincularse a capitales mal habidos.

En ese sentido nos preocupa que el enjambre de compañías creadas por Wang Jing -casi dos docenas de ellas en cinco lugares del mundo-, según un estudio del semanario **Confidencial**, se transfieran a una empresa en China, la cual se dice es manejada por militares en cuyo seno se han presentado en el pasado inmediato casos significativos de corrupción en inversiones similares.

Como ejemplo citamos al Tnte. general Gu Jushan quien fue dado de baja y procesado penalmente dada su participación en actos de corrupción en operaciones con dinero de esa institución castrense destinado a inversiones claves. Recientemente (Nov 23, 2014), fue capturado siempre por corrupción el más alto jefe de la seguridad del estado Chino Zhou Youg Kang y meses atrás Jiang Jiemin, responsable de las inversiones públicas, como la que supuestamente se haría por el ejército Chino en Nicaragua.

La corrupción es una moneda bastante usual en el poder y aunque el actual presidente de China y secretario del partido Xi Jinping, ha dicho que la lucha contra la corrupción no solo debe ser contra las moscas sino también contra los tigres, es difícil eliminar totalmente la corrupción cuando su poder descansa en ese mismo ejército.

Si bien se puede afirmar que en un mundo moderno cargado de voracidad de ganancias, son comunes todas las formas de corrupción, en ese sentido es interesante revisar lo escrito por John Anderson periodista del New Yorker, sobre Ucrania y las inversiones Chinas. Por todo ello es deseable que si hay inversiones de ese ejército en Nicaragua no sea con funcionarios que tengan ese tipo de currículum y ética.

Los Bernard Madoff y similares han sido desplazados o tienen competencia en materia de corrupción bajo nuevas modalidades nacidas en los capitalismo de Estado sin democracia efectiva.

¿Qué nuevos derivados financieros serán capaces de crear estas posibles operaciones bancarias con secretividad total al amparo de las leyes que los regularían en Nicaragua? La respuesta es un amplio abanico de modalidades operativas cada día más sofisticadas. La

verdad es que hay millones de dólares mal habidos por ejercicio del poder, tráfico de drogas o similares que requieren refugios seguros y sobre los cuales queremos alertar.

iCarajo! Maduro señala alguna salida.

En la reciente celebración del 19 de julio (2014), esperábamos con mucho interés la referencia que Daniel Ortega pudiera hacer sobre el canal. Tres palabras dijo solamente respecto a éste y en otras partes llamó la atención el uso reiterativo de *icarajo!*, como admiración a personajes y hechos posibles.

Nicolás Maduro, presidente de Venezuela, invitado especial al acto, tuvo referencias más concretas al canal, manifestando que ellos y el ALBA estaban a la orden en este proyecto. Nos preguntamos, si era la idea de Sandino que el canal se hiciera por los pueblos latinoamericanos; y también la idea de Carlos Fonseca Amador; y si está recogido en el programa histórico del FSLN y si fue el actuar y pensar de Daniel a lo largo de su lucha opositora y antiimperialista ¿por qué no viabilizar esa posibilidad *iCarajo!?*

Creo que se puede pensar en el canal, si y solo si, conforme a estudios que validen su viabilidad en todos los órdenes, y para lo cual se han de considerar las tendencias actuales y futuras del comercio marítimo mundial, es posible obtener desde la economía, rentabilidad, de la ecología, mínima afectación y sobre todo desarrollo humano.

Un proyecto no tan faraónico, más aterrizado; menos conceptuado como enclave puede ser la solución al desarrollo de Nicaragua, o bien decidirse por proyectos que incidan directa y a corto plazo en el desarrollo como serían los ejemplos ya citados, el de irrigación, el tren centroamericano o las industrias necesarias para mantener y crecer con las cuotas del CAFTA. De esta manera Ortega podría reconducir este proceso y en una valoración del potencial natural de Nicaragua aprovechar sosteniblemente sus recursos y desarrollar al país.

En cualquiera de los casos estas inversiones significativas deben ser con reglas claras del juego, entre ellas: transparencia, institucionalidad real y para beneficio nacional y no particular. Esta es una vía para pasar a la historia de forma gloriosa y no con el nombre de *vende patria* que se le adjudicó válidamente a Emiliano Chamorro, Díaz y otros vendedores de nuestra nación.

De momento -al igual que lo tiene Panamá a nivel constitucional-, hay que solicitar un referéndum y dejar establecido en la Constitución política que cualquier proyecto canalero o que afecte de forma sensible nuestra economía y forma de vida, tiene que ser aprobado por el pueblo, de donde debe provenir toda autoridad.

Si se es sensato en el actuar frente a estas decisiones que afectarán a Nicaragua por siempre, estaríamos alejando la posibilidad que en el país se produzcan sucesos como los del 9 de enero de 1964 en Panamá, cuando el estudiantado panameño en defensa de la recuperación de su soberanía se enfrentó cívicamente al ejército de ocupación.

Al terminar de escribir este libro se han reflejado noticias de manifestaciones pacíficas por diversas partes de Nicaragua. Creemos que la conciencia cívica nacional irá creciendo, no sólo para defender su propio patrimonio, sino también para una correcta tutela de los intereses nacionales, de la institucionalidad y de la soberanía patria.

¿Veremos al presidente Ortega expresando que ha considerado profundamente lo del canal y que no está dispuesto a aceptar daños ecológicos sobre el lago de Nicaragua y que más bien se harán proyectos de agua potable, irrigación u otros encaminados al desarrollo del país?

Melvin Wallace
23 de noviembre del 2014.

PD. Posiblemente para el 22 de diciembre del 2014 -fecha ofrecida para iniciar el canal-, con las parafernalias del caso y actos protocolarios exclusivos, hayan o no hayan venido barcos grandes de China con dragas y materiales de construcción, se hará la inauguración. Ello no significará necesariamente el inicio de la construcción del canal. Lo importante en todo caso, es que lo que se vaya hacer no destruya uno de los recursos más grande que tiene Nicaragua: El Lago Cocibolca, o que esto sea el inicio de una venta de la patria o el hospedaje de acciones comprometedoras para la ética nacional. El actual Gobierno tiene una parte de la decisión. El Pueblo la palabra final.

ANEXOS

ANEXO 1

LEY No. 800 Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

El Presidente de la República de Nicaragua a sus habitantes,
Sabed: Que,

LA ASAMBLEA NACIONAL Ha ordenado la siguiente:

LEY DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE EL GRAN CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD DE EL GRAN CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA

Capítulo I - Objeto, Orden Público y Naturaleza

Artículo 1 Objeto.

La presente Ley tiene por objeto desarrollar el régimen jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y crear la entidad denominada Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, que representará al Estado de la República de Nicaragua en la creación y conformación de una Empresa para la construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua.

Art. 2 Orden público e interés supremo nacional.

Para todos los efectos legales se declara de prioridad e interés supremo nacional el proyecto de El Gran Canal de Nicaragua, incluyendo los correspondientes estudios, diseño, construcción y operación. El Gran Canal de Nicaragua constituye un patrimonio de la nación nicaragüense y por su naturaleza tendrá las características de total neutralidad y de servicio público internacional, cuyo funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna. Las

normas que se dictan en la presente Ley son de carácter general y servirán de marco jurídico para los reglamentos que al respecto se expidan, de manera que El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua brinde siempre un servicio continuo, eficiente y seguro.

Art. 3 Naturaleza.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, tiene autonomía financiera, orgánica, funcional, administrativa y de duración indefinida. En consecuencia, ejercerá libremente la facultad de recibir, custodiar y asignar sus recursos financieros y podrá depositar sus fondos en los bancos que estime conveniente.

Esta entidad como ente rector tendrá la responsabilidad de definir el régimen jurídico y normativo de la Empresa Gran Nacional de El Gran Canal de Nicaragua,

y su régimen societario y en virtud de su representación y autoridad, negociar los términos de referencia, la operación y manejo de la nueva entidad, así como la reglamentación y supervisión del uso racional y sostenible de los recursos naturales, la protección del medio ambiente y su biodiversidad en el área geográfica y de influencia y en todo el ámbito donde se construirá la vía interoceánica, dentro del marco de los tratados y convenios Internacionales y la legislación nacional.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua no estará sujeta al pago de impuestos, derechos, tasas, cargos, contribuciones o tributos, de carácter nacional o municipal, con excepción de las obligaciones en materia laboral y las tasas por servicios públicos. El Estado de Nicaragua se beneficiará del cincuenta y uno por ciento (51%) de los beneficios netos de la Empresa Gran Nacional de El Gran Canal de Nicaragua recibidos de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

Capítulo II - Definiciones

Art. 4 Definiciones.

Para los fines de esta Ley se entenderá por: a) Área geográfica: Es el que se describirá cartográficamente en el proyecto, con sus fuentes

de aguas, superficiales y subterráneas, que estén comprendidas dentro del área del proyecto, así como las que fluyan hacia El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua o sean vertidas o dirigidas hacia éste, incluyendo sus embalses y lagos.

El manejo del área geográfica y sus recursos naturales será regulado de manera especial en el reglamento que se emitirá para tal efecto.

b) Área de influencia: Es el área geográfica sometida a ordenamiento territorial, inclusive sus tierras, sus bosques y a guas descritas y delimitadas en el proyecto, en la cual únicamente podrán desarrollarse actividades no contaminantes, compatibles con el funcionamiento de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

c) Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua: Es una entidad que representa al Estado de Nicaragua a cargo de supervisar la conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Es una persona jurídica de carácter público, constituida y organizada conforme la presente Ley, con patrimonio propio y duración indefinida, con plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones y que será el ente encargado de promover, coordinar, supervisar, regular y normar todo lo relacionado al ámbito geográfico que se ocupe en la construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua.

ANEXO 2

Ley No. 840. Ley Especial para el desarrollo de infraestructura transporte nicaragüense atingente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas.

El Presidente de la República de Nicaragua

A sus habitantes, Sabed:

Que, LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

- I Que el artículo 98 de la Constitución Política de la República de Nicaragua establece que es la función principal del Estado en la economía desarrollar el país materialmente, así como promover su desarrollo integral, y que el artículo 105 de la Constitución Política de la República de Nicaragua, explícitamente dispone que “Es obligación del Estado promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de energía, comunicación, agua, transporte, Infraestructura vial, puertos y aeropuertos a la población, y derecho inalienable de la misma el acceso a ellos. Las inversiones privadas y sus modalidades y las concesiones de explotación a sujetos privados en estas áreas, serán reguladas por la ley en cada caso”.
- II Que la Ley N° 800, “Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua” que fue publicada en La Gaceta, Diario Oficial, No. 128 del 9 de julio de 2012, en adelante referida como “Ley N°. 800”, declara El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua de prioridad e interés supremo nacional.
- III Que desde la entrada en vigencia de la Ley No. 800, la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, ha llevado a cabo actividades de promoción y negociación para obtener la inversión de capital necesaria para la ejecución del proyecto de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y otros proyectos de transporte e infraestructura relacionados.
- IV Que con el propósito de fortalecer el trabajo que la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua ha estado desarrollando, se ha considerado la creación de un instrumento jurídico que contribuya y facilite el proceso de inversión, financiamiento, diseño y otorgamiento de concesiones, construcción y puesta en operación del Proyecto de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y proyectos de infraestructura y transporte relacionados.

POR TANTO

En uso de sus facultades **HA ORDENADO** La siguiente: **LEY N°840, Ley Especial Para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas.**

Artículo 1 Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto:

- a) Aprobar y autorizar a firmar posteriormente el Acuerdo Marco de Concesión e Implementación, en adelante referido como “El MCA”, a suscribirse entre la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, el Gobierno, la Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua, la Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A., en adelante “El Inversionista” o “El Concesionario” y HK Nicaragua Canal Development Investment Co., Limited, una compañía de responsabilidad limitada constituida en Hong Kong;
- b) Autorizar al Gobierno el cumplimiento y la ejecución de sus obligaciones de conformidad con los términos de El MCA;
- c) El otorgamiento a El Concesionario de los derechos que confiere El Gobierno en virtud a El MCA; y
- d) La definición y establecimiento de las bases y los fundamentos jurídicos necesarios para garantizar el cumplimiento por parte de todas las Entidades del Gobierno de los términos de la presente Ley, incluyendo la creación de la Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua y el otorgamiento de las concesiones para cada Sub Proyecto, como se dispone en la presente Ley. Una copia de la carta acuerdo junto con el formato convenido de El MCA se adjunta a la presente Ley como Anexo A y ambos forman parte de esta Ley; los términos en mayúsculas de la presente Ley que no están definidos de otra manera,

tendrán el significado establecido en el MCA. Para efectos de esta Ley, el término “Entidad Gubernamental” tendrá la definición establecida en El MCA, excluyendo a las Autoridades Jurisdiccionales.

Art. 2 Descripción del Proyecto

Para los fines de esta Ley, “El Proyecto” consiste en el diseño, desarrollo, ingeniería, acuerdos de financiación, construcción, propiedad, posesión, operación, mantenimiento y administración, en conjunto denominados el “Desarrollo y Operación”, de los siguientes proyectos relacionados con infraestructura, cada uno de los cuales, a efectos de la presente Ley y en lo sucesivo, serán denominados “Sub-Proyecto..

- c) Un canal tradicional para naves, uniendo los puertos de aguas profundas en el Caribe y litorales del Pacífico de la República de Nicaragua en lo sucesivo referido como “El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua”; d) Un puerto, junto con cualquier puerto y terminal asociada, en la costa del Caribe de la República de Nicaragua;
- e) Un puerto, junto con cualquier puerto y terminal asociada, en la costa del Pacífico de la República de Nicaragua;
- f) Un oleoducto que conecte áreas en litorales del Caribe y del Pacífico de la República de Nicaragua;
- g) Un canal seco para la construcción de una vía férrea para transporte de carga, uniendo los puertos de aguas profundas de los litorales del Caribe y del Pacífico de la República de Nicaragua;
- h) Una zona de libre comercio que se establecerá en las proximidades de donde El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua se una con la costa del Caribe de la República de Nicaragua;

- i) Una zona de libre comercio que se establecerá en las proximidades de donde El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua se una con la costa del Pacífico de la República de Nicaragua;
- j) Un aeropuerto internacional en las zonas de libre comercio referidas en los literales (f) y (g) mencionados anteriormente o en sus proximidades, o alternativamente, la expansión de un aeropuerto actual en una de las zonas de libre comercio o sus proximidades con la finalidad de manejar el tráfico aéreo tanto doméstico como internacional;
- k) La infraestructura que no forme parte de ningún Sub-Proyecto indicado anteriormente en los literales del (a) al (h) y que El Inversionista determine que es necesaria para El Desarrollo y Operación de uno o más de tales Sub-Proyectos; y
- l) Un proyecto global para asegurar la integración y coordinación de todos los otros Sub-Proyectos. Se interpretará que las referencias a El Proyecto contenidas en esta Ley, se refieren a El Proyecto como un todo, la referencia a todos o cualquier Sub-Proyecto, y en cada caso a cualquiera de sus partes, según el contexto lo requiera. Esta Ley autoriza el Desarrollo y Operación privada de El Proyecto de conformidad con las disposiciones de la misma y El MCA.

Art. 3 Concesión

A través de la presente Ley y de acuerdo al artículo 105 de la Constitución Política de la República de Nicaragua se otorga una concesión exclusiva a favor de El Inversionista y sus cesionarios para el Desarrollo y Operación de cada Sub-Proyecto de acuerdo a lo dispuesto en el MCA por un término de cincuenta (50) años a partir del inicio de operaciones comerciales de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, sujeto a las ampliaciones contempladas en El MCA y prorrogable en cada caso por un período de cincuenta (50) años

adicionales a elección de El Inversionista, período adicional que comenzaría inmediatamente después del vencimiento del plazo inicial.

El Inversionista, denominado “Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A.”, es una sociedad anónima debidamente constituida según las leyes de la República de Nicaragua ante los oficios del Notario Público Rodrigo Antonio Taboada Rodríguez según Escritura Pública cincuenta (50) otorgada a las 10 a.m. del 15 de noviembre del año 2012 e inscrita bajo el número cuarenta y tres mil setecientos cuarenta y seis guion B cinco (43,746-B5); Páginas: de la trescientos sesenta y dos a la trescientos setenta y cuatro (362/374); Tomo: un mil ciento noventa y siete guion B cinco (1197-B5) del Libro Segundo de Sociedades del Registro Público de Managua y su reforma inscrita bajo Número veinticuatro mil ciento sesenta y uno guion B dos (24,161-B2); Páginas: de la trece a la diecisiete (13/17); Tomo: ochocientos veintiocho guion B dos (828-B2) del Libro Segundo de Sociedades del Registro Público de Managua. Se otorga al Concesionario el derecho de ceder, novar, transferir o gravar todos o cualquiera de sus derechos u obligaciones respecto a todos o cualquiera de los Sub-Proyectos, incluyendo cualquier derecho en virtud a este artículo 3, y cualquiera otros derechos y obligaciones establecidos en la presente Ley, de acuerdo a los términos del MCA.

Art. 4 Comisión del Proyecto

Créase La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua, en adelante referida como “La Comisión”, como una entidad (i) con autonomía técnica, administrativa y financiera, (ii) de duración indefinida, (iii) con la capacidad para ser titular de facultades, derechos y obligaciones previstos en la presente Ley, y (iv) a ser financiada por el Gobierno en tanto requiera fondos. La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua representará al Gobierno en relación a El Proyecto y en cada Sub-Proyecto que se desarrolle

de acuerdo a esta Ley. La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua será el órgano de gobierno responsable de la supervisión del uso racional y sostenible de los Recursos Naturales, la protección del ambiente y biodiversidad del área geográfica de influencia alrededor del área de construcción del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua dentro del marco de tratados vinculantes, convenciones internacionales y legislación nacional.

Art. 5 Objeto de La Comisión

El objetivo principal de La Comisión será ejercer los derechos y cumplir las obligaciones del Gobierno de la República de Nicaragua en virtud a El MCA, para lo que está facultada, incluyendo pero sin limitar la generalidad de lo anterior, llevar a cabo las siguientes acciones:

- a) Revisar y aprobar el plan de desarrollo de cada Sub-Proyecto de acuerdo con los términos de El MCA;
- b) Supervisar el cumplimiento de El Inversionista de los términos de El MCA;
- c) Suscribir, en nombre y representación de cada Entidad Gubernamental, El MCA y los acuerdos allí previstos y otros acuerdos que sean necesarios según lo considere La Comisión para consumar las transacciones contempladas en El MCA, incluyendo el Acuerdo de Concesión e Implementación de cada Sub-Proyecto según lo define El MCA y cualquier enmienda a El MCA;
- d) Efectuar el proceso de expropiación establecido en la presente Ley con respecto a aquellas propiedades que se requiera que sean puestas a disposición de El Inversionista y sus afiliadas, de conformidad con los términos de El MCA;
- e) Facilitar la emisión y procurar la aplicación de las exenciones, liberaciones y exoneraciones establecidas en El MCA en beneficio de El Inversionista o cualquier otra Parte de Sub-

Proyecto respecto a cualquier requerimiento que exista de pagar o de retener cualquier Impuesto o Tributo, según están definidos en El MCA, a cualquier Entidad Gubernamental, ya sea directa o indirectamente;

- f) Emitir todos los Consentimientos que fueren requeridos por El Inversionista o cualquier otra Parte de Sub-Proyecto para el Desarrollo y Operación de El Proyecto y cualquier otro Sub-Proyecto en los términos requeridos por el MCA y en cada caso sin costo alguno para la Parte de Sub-Proyecto. La Comisión podrá solicitar el apoyo técnico de cualquier Entidad Gubernamental que correspondiere, dependiendo de la naturaleza de la licencia, permiso o consentimiento que esté siendo emitido, en cuyo caso se requiere que la Entidad Gubernamental correspondiente brinde la asistencia pronta y oportuna que hubiere solicitado La Comisión; y
- g) Procurar la pronta atención, resolución y emisión en cada caso sin costo alguno para la Parte de Sub-Proyecto de cualquier Consentimiento que solicite El Inversionista o cualquier Parte de Sub-Proyecto en tanto sea necesario para el Desarrollo y Operación del Proyecto o cualquier Sub-Proyecto; y
- h) Proponer al Presidente de la República de Nicaragua nuevas leyes o reglamentos o modificaciones a las leyes y reglamentos que fueren necesarias para el éxito de El Proyecto y el cumplimiento de cualquier Entidad Gubernamental con los términos del MCA. Previo a la emisión de cualquier Consentimiento que otorgue derechos de uso sobre recursos naturales en las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica, La Comisión mandará a oír al Consejo Regional o Municipalidad correspondiente, quienes dentro de los siguientes siete (7) días de la entrega de la notificación por parte de La Comisión tendrán el derecho de expresar su opinión respecto al (los) Consentimiento(s) correspondientes propuestos. Tras el vencimiento de ese término, habiendo o sin haber recibido

opinión de dicho Consejo Regional o Municipalidad, sin requerir el consentimiento o aprobación de dicho Consejo Regional o Municipalidad, La Comisión podrá emitir cualquier Consentimiento requerido para la ejecución de El Proyecto o Sub-Proyecto correspondiente. Cualquier otro Consentimiento o acción u omisión que sería requerido o que es establecido según una Ley previa, no será requerido para El Proyecto o cualquier Sub-Proyecto. Las decisiones de La Comisión en el ejercicio de sus funciones tendrán carácter erga omnes y serán de obligatorio cumplimiento.

Art. 6 Miembros de la Comisión

La Comisión estará conformada por los siguientes miembros:

- a) Todos los miembros de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua serán miembros de La Comisión, siendo tales miembros: (i) El Presidente de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua; (ii) El Ministro del Ambiente y de los Recursos Naturales; (iii) El Ministro de Hacienda y Crédito Público; (iv) El Delegado de la Presidencia de la República en La Comisión para el desarrollo del Río San Juan; (v) El Delegado de la Presidencia de la República para la Promoción de Inversiones y Facilitación del Comercio Internacional; y (vi) El Secretario de la Presidencia de la República para el Desarrollo de la Costa Atlántica.
- b) Los siguientes funcionarios públicos también serán miembros de La Comisión: (i) El Secretario Privado para Políticas Nacionales de la Presidencia de la República; (ii) El Director General del Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos; (iii) El Gerente General de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales; (iv) El Presidente Ejecutivo de la Empresa Portuaria Nacional; (v) El Presidente de la Junta de la Empresa Nicaragüense del Petróleo; (vi) Un representante de la Delegación Presidencial para la Promoción de Inversiones

y Facilitación del Comercio; (vii) El Presidente y de la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos de la Asamblea Nacional; (viii) Un Vice-Presidente de la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos de la Asamblea Nacional; (ix) Cualquier representante de cualquier otra Entidad Gubernamental seleccionado por los miembros permanentes de La Comisión. La Comisión será presidida por el Presidente de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua quien también fungirá como Presidente de La Comisión. Al considerar cualquier asunto, los miembros podrán consultar con asesores técnicos que consideren necesarios, sean nacionales o extranjeros. Dichos asesores tendrán el derecho de voz en la correspondiente reunión de La Comisión y no tendrán derecho a voto respecto a ninguno de los asuntos de tal reunión. La asistencia a las reuniones de La Comisión será obligatoria para todos sus miembros. Cada miembro de La Comisión podrá designar suplentes para votar en su nombre en los casos en que el respectivo miembro no pudiese asistir a la reunión de La Comisión. En ningún caso habrá remuneración, honorario, estipendios o cualquier pago similar a los miembros de La Comisión. La Comisión podrá celebrar reuniones tantas veces como lo considere necesario para el cumplimiento de sus funciones. Las reuniones serán convocadas por el Presidente de La Comisión a través del Secretario Ejecutivo nombrado por La Comisión, y el quórum para tales reuniones será conformado con la mayoría simple de todos los miembros. La Comisión adoptará sus resoluciones con el voto favorable de la mayoría simple de los miembros presentes en dicha reunión. La Comisión podrá acordar, por mayoría de votos, cualquier otra regla y procedimiento que aplique a la celebración de sus reuniones. En caso de empate en los votos respecto a cualquier asunto para el que hubieren votado los miembros de La Comisión, el Presidente de La Comisión tendrá voto dirimente en el asunto.

Art. 7 Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua está autorizada para la suscripción de cualquier Acuerdo o Contrato que fuere necesario para regular el interés de cualquier Entidad Gubernamental en la participación económica en los Sub-Proyectos descritos en el artículo 10, literal b) a continuación. Todas las facultades otorgadas a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua por la Ley No. 800 son transferidas a La Comisión a través de la presente Ley. La Comisión podrá delegar y en cualquier momento revocar tal delegación, en la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, de cualquiera de las facultades que posee en virtud a esta Ley, incluyendo pero sin limitarse a las facultades que correspondían a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y que le están siendo transferidas a La Comisión en virtud de este artículo 7, según considere apropiado. La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico estará adscrita y subordinada a La Comisión de acuerdo a las disposiciones de la presente Ley.

Art. 8 Facilitación

Para cumplir los objetivos y propósitos de la presente Ley, toda Entidad Gubernamental deberá tomar cualquier acción necesaria para procurar que todas las obligaciones del Gobierno sean satisfechas y que los derechos de El Concesionario y cualquier otra parte de Sub-Proyecto que son establecidos en El MCA no se vean afectados de ninguna manera, incluyendo pero no limitándose a la aprobación, implementación, cumplimiento y ejecución de cualquier regulación administrativa que fuere necesaria para permitir y facilitar el Proyecto y las actividades relacionadas según lo contemplado en El MCA así como para el Desarrollo y Operación efectiva del Proyecto. La Comisión y cada Entidad Gubernamental correspondiente tienen la obligación de procesar todas las solicitudes de Consentimientos

presentadas con respecto a cualquier parte del Proyecto, o de cualquier Sub-Proyecto tan eficiente y rápidamente como fuere posible, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en las leyes especiales de la materia. Créase la “*Ventanilla Única Institucional*” como órgano interno de La Comisión, cuyos miembros serán nombrados por la misma. El objeto de la “*Ventanilla Única Institucional*” será recibir todas las solicitudes de Consentimientos relacionadas con El Proyecto y cada Sub-Proyecto, facilitar la correcta presentación y tramitación de los Consentimientos ante la Entidad Gubernamental o Entidades Gubernamentales correspondientes y tomar todas las acciones que fueren necesarias para propiciar el otorgamiento de los mismos. La operación de dicho órgano interno será supervisada por La Comisión.

Si no existiere respuesta por parte de la Entidad Gubernamental correspondiente a la solicitud dentro del término legal establecido o en caso de no exista tal término dentro de catorce (14) días de la solicitud, se entenderá que hay silencio administrativo positivo a favor de El Concesionario o cualquier otra Parte de Sub-Proyecto, según fuere aplicable, y dicha solicitud será considerada como aprobada bastando como prueba o documento titular del derecho adquirido una comunicación escrita sobre el asunto entregada por El Concesionario, sus afiliadas o cualquier otra parte afiliada que correspondiere, a La Comisión una vez que el respectivo término hubiere expirado. Sin perjuicio del efecto jurídico de cualquier Silencio Administrativo positivo, tal aprobación inferida deberá ser explícitamente confirmada por la Entidad Gubernamental correspondiente tan pronto como fuere posible como un asunto de urgencia, lo cual deberá ser garantizado por la “*Ventanilla Única Institucional*”.

Art. 9 Presupuesto del Proyecto

El presupuesto del proyecto se estima actualmente en alrededor de Cuarenta mil millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$40,000,000,000.00).

Art. 10 Economía

Como contraprestación por el otorgamiento de las concesiones y otros derechos previstos en virtud del MCA y ratificados por la presente Ley, El Inversionista estará obligado a procurar que se entregue a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua lo siguiente:

- a) Pagos anuales en efectivo por un monto de hasta Diez Millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$10,000,000) por año durante diez (10) años, según se detalla y sujeto a los términos establecidos en El MCA, incluyendo sus tiempos y las reducciones que debieren realizarse a dichos pagos;
- b) El derecho a participar en los ingresos económicos de cada Sub- Proyecto de acuerdo con los términos de El MCA (con participación patrimonial inicialmente representada por el 1% del patrimonio de los Sub-Proyectos mantenidos directa o indirectamente por El Inversionista o cualquiera de sus empresas matrices y la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, dicha cantidad aumentará a 99% durante el plazo de las concesiones de acuerdo a los términos de El MCA), pagadero en la época y sujeto al pago completo de toda deuda financiera e inversiones de capital, como se establece en el Acuerdo de Accionistas, según dicho Acuerdo se define en El MCA; y
- c) Los inmuebles y la infraestructura utilizada en la operación de cada uno de los Sub-Proyectos tras la terminación de la concesión correspondiente. Para materializar la participación económica descrita en el literal b) anterior, el Inversionista procurará que se emitan o transfieran a favor de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y sin ninguna contraprestación adicional, el número de acciones de HKND Group Holdings Limited, una entidad matriz de El Inversionista constituida según las leyes de las Islas Caimán e indirectamente dueña del 100% de las acciones de El Inversionista a la fecha de esta Ley, en adelante referida como “HKND”,

que sean necesarias para asegurar que la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua tenga, en conjunto con todas las demás personas controladas por cualquier Entidad Gubernamental y sus respectivos cesionarios en todo momento y según fuere posible, el porcentaje de las acciones de HKND que se establece a continuación y previo a la terminación de El MCA:

Fecha Porcentaje

Previo a la 11^a Fecha Clave 1%. En y después de la 11^a Fecha Clave, pero antes de la 21^a Fecha Clave 10%. En y después de la 21^a Fecha Clave, pero antes de la 31^a Fecha Clave 20%. En y después de la 31^a Fecha Clave pero antes de la 41.^a Fecha Clave 30%. En y después de la 41^a Fecha Clave pero antes de la 51^a Fecha Clave 40%. En y después de la 51^a Fecha Clave pero antes de la 61^a Fecha Clave 50%.

Fecha Porcentaje

En y después de la 61^a Fecha Clave pero antes de la 71^a Fecha Clave 60%. En y después de la 71^a Fecha Clave, pero antes de la 81^a Fecha Clave, 70%. En y después de la 81^a Fecha Clave pero antes de la 91^a Fecha Clave 80%. En y después de la 91^a Fecha Clave, pero antes de la 101^a Fecha Clave, 90%. En y después de la 101^a Fecha Clave, 99%. Además, se requiere que El Inversionista procure que una porción de los beneficios económicos obtenidos por HKND del Desarrollo y Operación de El Proyecto sean utilizados con fines filantrópicos para el apoyo social y económico (i) en Nicaragua, o (ii) a nombre de los ciudadanos de Nicaragua a través del mundo, según lo previsto por El MCA.

Como resultado de ser titular de acciones de HKND, la Autoridad tendrá el derecho de nombrar a un miembro de la Junta Directiva de HKND, y ese miembro tendrá derecho a un voto con respecto a todos los asuntos sometidos a esa Junta Directiva. Durante el Período de la Concesión,

El Inversionista o una o más Afiliadas, tendrá el derecho de nombrar el número de otros miembros de esa Junta Directiva según como El Inversionista, o sus Afiliadas según corresponda, puedan determinar en su sola discreción de tiempo en tiempo y cada miembro tendrá derecho a un voto con respecto a todos los asuntos sometidos a esa Junta Directiva.

Art. 11 Tarifas

La tasa de todos los peajes, aranceles tarifarios, rentas y cualquier otro cargo que deba pagar cualquier persona que utilice cualquier porción de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua o que utilice cualquier otro aspecto distinto a transporte de cualquier otro Sub-Proyecto según lo determine La Comisión, será sujeta a un Régimen Libre de Precios y determinado por El Concesionario a su entera discreción, luego de una consulta razonable con La Comisión. La tasa de todos los peajes, aranceles tarifarios, rentas y cualquier otro cargo en lo sucesivo denominado la “Tarifa”, que deba pagar cualquier persona, que utilice cualquier servicio relacionado con transporte de cualquier Sub-Proyecto distinto a El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, según lo determine La Comisión, será sujeta a un Régimen de Precios Regulados. Bajo este Régimen de Precios Regulados, dichas Tarifas serán propuestos por El Concesionario y aprobados por La Comisión si dichos cargos cumplen con los siguientes principios:

- a) Eficiencia económica: Las tasas de la Tarifa deben permitir que El Proyecto sea competitivo tanto en el mercado interno como en el internacional;
- b) Suficiencia financiera: Las tasas de la Tarifa deberán garantizar viabilidad financiera para cada Sub-Proyecto y permitir que dicho Sub-Proyecto genere suficientes ingresos a El Concesionario, sus afiliadas y sus respectivos financiadores para recuperar y obtener un retorno de sus correspondientes inversiones y satisfacer todos los gastos de operación y mantenimiento y permitir la expansión de los negocios en su área de concesión, incluyendo el pago puntual de los

pasivos y un rendimiento tanto de las inversiones de capital como de los préstamos de accionistas que sea consistente con el cálculo del “Monto de la Tasa Interna de Retorno del Sub-Proyecto”;

- c) Neutralidad: Las tasas de la Tarifa no deberán establecerse de manera injusta o discriminatoria para con cualquier persona o clase de personas;
- d) Discreción del Concesionario: El Concesionario, a su entera discreción y en cualquier momento, podrá cobrar una tasa de la Tarifa inferior al prescrito por La Comisión para todos o una parte de los usuarios del correspondiente Sub-Proyecto. Cualquier reforma propuesta a la Tarifa, a cualquier metodología tarifaria establecida de acuerdo con las disposiciones de esta Ley y los supuestos incluidos en la metodología tarifaria relacionada con el Régimen de Tarifas Reguladas, será revisada dentro de treinta (30) días de haber sido solicitada tal revisión por El Concesionario. Mientras se aprueba una nueva Tarifa, metodología tarifaria o supuestos, la Tarifa, metodología tarifaria o supuestos existentes según sea el caso e incluyendo la fórmula de indexación correspondiente, continuarán en vigor. El procedimiento de revisión del mecanismo tarifario bajo el Régimen de Tarifas Reguladas será establecido por un acuerdo entre La Comisión y el Inversionista. En caso de cualquier cambio a la Tarifa, a la metodología tarifaria establecida de acuerdo a las disposiciones de esta Ley y los supuestos incluidos en la metodología tarifaria deberán cumplir con los principios establecidos en este artículo 11. A solicitud de El Concesionario, La Comisión deberá emitir una notificación en base a las disposiciones de este artículo 11 y de carácter vinculante para La Comisión y para cualquier otra Entidad Gubernamental por la duración del Término de la Concesión relevante, respecto a si un aspecto particular de un Sub-Proyecto, distinto a El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, se encuentra bajo el Régimen Libre de Precios o en el Régimen de Precios Regulados.

Art. 12 Procedimiento de Expropiación

Es de interés público del pueblo de la República de Nicaragua la expropiación de cualquier bien inmueble o derecho sobre un bien inmueble que sea razonablemente necesario para efectuar todo o una parte de El Proyecto, en adelante “Propiedad Requerida”, ya sea propiedad privada, propiedad comunal de las Regiones Autónomas o de las comunidades indígenas o propiedad que tenga cualquier Entidad Gubernamental. Dicha expropiación se llevará a cabo por La Comisión de acuerdo al proceso y demás términos establecidos en esta Ley. El Concesionario tiene la entera discreción para decidir si solicita a La Comisión la expropiación de una Propiedad Requerida y en qué momento.

Sin embargo, para que una Propiedad Requerida sea expropiada, de conformidad con esta Ley, deberá ser expropiada por La Comisión. La expropiación de la Propiedad Requerida se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- a) La ubicación, el área y el alcance de la Propiedad Requerida de ser expropiada a efectos de cualquier Sub-Proyecto deberá indicarse en un plan de expropiación desarrollado por el Inversionista de acuerdo a los términos de El MCA, en adelante referido como un “Plan de Expropiación”;
- b) Si El Concesionario desea efectuar la expropiación de cualquier Propiedad Requerida según el Plan de Expropiación correspondiente, el Concesionario deberá entregar un aviso a La Comisión solicitando tal expropiación, en adelante referido como “Solicitud de Expropiación”, debiendo incluir dicha Solicitud de Expropiación: (i) una descripción de la Propiedad Requerida, (ii) su ubicación y área, (iii) inventario y planos, (iv) el nombre del propietario o poseedor, según corresponda, según fuere conocido por El Concesionario, (v) la indemnización propuesta para ser pagada al dueño, la que en lo sucesivo será denominada “Indemnización por Expropiación” y se calculará por El

Concesionario en virtud del literal f) debajo;

- c) Con relación a cualquier Propiedad Requerida que fuere propiedad comunal ubicada en las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica, La Comisión mandará a oír al Consejo Regional o Municipalidad correspondiente, quienes tendrán el derecho de expresar su respectiva opinión referente a la expropiación hasta por siete (7) días luego de recibir notificación de La Comisión. Tras el vencimiento de ese término, habiendo o sin haber recibido opinión del Consejo Regional o Municipalidad, y, a modo aclaratorio, sin requerir el consentimiento o aprobación de dicho Consejo Regional o Municipalidad, La Comisión podrá continuar con el proceso de expropiación como se describe en este artículo 12. No se requerirá ningún otro Consentimiento, acción o requisito establecido en otras leyes para completar este proceso de expropiación;
- d) La Comisión deberá efectuar un anuncio público tan pronto como sea posible pero a más tardar tres (3) días después de haber recibido una Solicitud de Expropiación. La Comisión también deberá entregar, tan pronto como fuere posible después de la recepción de una Solicitud de Expropiación y a más tardar dentro de los quince (15) días siguientes, una notificación por escrito denominada “Notificación de Expropiación” al propietario (s) de dicha Propiedad Requerida, estableciendo la Propiedad Requerida a ser expropiada y la cuantía de la Indemnización por Expropiación, en cada caso de acuerdo con los términos de dicha Solicitud de Expropiación;
- e) En caso que el dueño de una propiedad a ser expropiada fuere desconocido, no pudiere encontrarse, no pudiere verificarse o por cualquier razón no estuviere representado, La Comisión deberá, tan pronto determinare tal hecho, solicitar el nombramiento de un guardador para actuar y recibir todas las notificaciones y otros documentos y otorgar contratos, acuerdos, transferencias, liberaciones

o recibos a nombre del dueño para cualquiera de los propósitos de esta Ley. Dicho nombramiento será solicitado por La Comisión en base a los artículos 48, 49 y 50 del Código Civil de la República de Nicaragua. Cualquier acto realizado o contrato, acuerdo, transferencia, liberación o recibo preparado o dado por una persona que ha sido nombrada de acuerdo a este artículo 12, literal e), vincula para todos los fines a la persona en cuyo nombre se actuó, se otorgó el contrato, acuerdo, transferencia, liberación o en cuyo nombre se preparó y se entregó recibo;

- f) La Indemnización por Expropiación será equivalente al valor catastral de la correspondiente Propiedad Requerida, calculado de acuerdo con los requisitos de los procedimientos y reglamentos de valuación establecidos por la Comisión Nacional de Catastro de Nicaragua para la Municipalidad respectiva. Sin embargo, se aplicará como valor de la Indemnización por Expropiación el Valor Justo de Mercado de dicha Propiedad Requerida a la fecha de esta Ley, si éste valor fuere inferior al valor catastral, calculado tal Valor Justo de Mercado como el valor por el cual la Propiedad Requerida se transferiría en una venta en igualdad de condiciones entre partes no afiliadas en un mercado abierto. Como se establece en el literal k) a continuación, no se pagará contraprestación por una Propiedad Requerida que sea a la fecha de esta Ley o con posteridad, propiedad de cualquier Entidad Gubernamental;
- g) En la determinación de la Indemnización por Expropiación pagadera a los propietarios, no se deberá tomar en cuenta:
 - (i) El uso especial que El Concesionario dará a la Propiedad Requerida;
 - (ii) Cualquier aumento o disminución en el valor de la Propiedad Requerida que resultare de la inminencia del desarrollo que origina la expropiación que se hiciera o de cualquier prospecto inminente de expropiación; o
 - (iii) Cualquier aumento o disminución en el valor de la

Propiedad Requerida que sea atribuible al hecho de que la Propiedad Requerida será expropiada.

- h) El (los) propietario(s) de la Propiedad Requerida no tendrán derecho de objetar la decisión, el tiempo, el alcance o cualquier otro aspecto de la expropiación que no sea el monto de Indemnización por Expropiación. Cualquier objeción al monto de Indemnización por Expropiación debe realizarse dentro de los treinta (30) días a partir de la entrega de la Notificación de Expropiación por parte de La Comisión. Dicha objeción deberá ser presentada a La Comisión con una propuesta alternativa al monto de Indemnización por Expropiación propuesto y un reporte de avalúo de la Propiedad Requerida preparado por un valuador registrado ante la Superintendencia de Bancos y de Otras Instituciones Financieras de la República de Nicaragua y dicha alternativa propuesta debe ser igual al valor catastral o al Valor Justo de Mercado de dicha Propiedad Requerida si fuere inferior, según se indica el cálculo anteriormente y La Comisión rechazará cualquier monto de Indemnización por Expropiación que no cumpliere con este criterio de valuación. Dicha objeción se informará a La Comisión y al Concesionario quien tendrá un plazo de cinco (5) días para expresar lo que tenga a bien. Una vez vencido ese plazo y dentro de treinta (30) días de haber recibido la objeción por parte del propietario, con o sin la opinión del Concesionario, La Comisión emitirá Resolución la que será la determinación final del Monto de Expropiación;
- i) La Comisión emitirá una Declaración de Expropiación, denominada en lo sucesivo “Declaración de Expropiación”, al o los propietarios de la Propiedad Requerida dentro de los cuarenta y cinco (45) días a partir de la fecha de entrega de la Notificación de Expropiación, independientemente de que La Comisión reciba o no una objeción del o los propietario(s) respectivo. Cada Declaración de Expropiación de La Comisión deberá incluir: la determinación de expropiar

la Propiedad Requerida, el monto de Indemnización por Expropiación, tomando en cuenta la consideración de La Comisión sobre cualquier objeción al monto y la fecha propuesta para la transferencia del dominio de la Propiedad Requerida; j) El título de dominio o el derecho de uso o posesión de cada Propiedad Requerida, de conformidad con los términos de El MCA, será transferido por La Comisión a El Concesionario en la fecha de Declaración de Expropiación o dentro de los siguientes treinta (30) días desde la fecha de la Declaración de Expropiación. La Comisión transferirá u otorgará, según corresponda, el título de dominio o el derecho de uso o posesión por un plazo que no sea menor al Período de la Concesión relevante y de conformidad y de manera consistente con los términos de El MCA, de acuerdo a la solicitud del Concesionario y a los términos del MCA. Dentro de los cinco (5) días siguientes a la emisión del título de propiedad o del correspondiente derecho de uso respecto a toda la Propiedad Requerida a favor del Concesionario, La Comisión se encargará de su registro a favor de El Concesionario en todos los Registros Públicos correspondientes sin requerir el pago de ningún cargo u otro arancel por parte de cualquier Parte de Sub-Proyecto. Los funcionarios de los Registros Públicos inscribirán oportunamente y en ningún caso en un plazo superior a treinta (30) días después de la solicitud correspondiente y sin requerir el pago de ningún cargo u otro arancel por cualquier Parte de Sub-Proyecto, los títulos de propiedad o correspondientes derechos de uso emitidos por La Comisión de acuerdo a las disposiciones de esta Ley. Si cualquier persona se rehusare a entregar la posesión de cualquier Propiedad Requerida luego de la expropiación de dicha Propiedad Requerida, La Comisión podrá ejecutar el siguiente proceso: (i) Se presentará una solicitud al Juez de Distrito del lugar donde está ubicada la Propiedad Requerida; (ii) El Juez emitirá una orden permitiendo que La Comisión tome posesión inmediata de tal propiedad; (iii) El Juez deberá preparar un Acta con

los detalles de la entrega de la correspondiente Propiedad Requerida; (iv) La persona a quien se esté requiriendo la posesión podrá oponerse al proceso dentro de los tres (3) días de haber sido notificado, debiendo presentar en ese plazo cualquier evidencia relevante. Dicha oposición únicamente podrá referirse a la cuantía de la Indemnización por Expropiación; (v) Si dicha oposición se presentare, el procedimiento de obtención de la posesión se suspenderá hasta que una resolución fuere emitida.

El Juez deberá resolver el asunto referido a la cuantía de la Indemnización por Expropiación, de acuerdo con los requisitos de avalúo establecidos anteriormente, dentro de los cinco (5) días en que se hubiere presentado la oposición; (vi) La resolución del Juez podrá ser apelada, pero no suspenderá la entrega de la posesión. No habrá lugar a Recurso de Casación respecto a la resolución de apelación;

- k) Cuando los bienes inmuebles o derechos de uso afectados sean a la fecha de esta Ley o fueren posteriormente propiedad de una Entidad Gubernamental no habrá Indemnización por Expropiación y cualquier resolución o transferencia correspondiente será emitida oportunamente por La Comisión sin más trámite ni costo alguno para El Concesionario. En este caso, la expropiación será ejecutada sin necesidad de otro procedimiento y sin costos para el Concesionario;
- l) En o antes de la fecha en que se tome la posesión de cualquier Propiedad Requerida expropiada, El Concesionario pagará la cantidad que corresponda al valor de la Indemnización por Expropiación al o los propietarios correspondientes, o si son varios propietarios, pagará la parte proporcional de la Indemnización por Expropiación correspondiente a cada propietario de conformidad con la sección m) de este artículo 12, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 12, literal n. En cualquier caso el pago de la Indemnización por Expropiación deberá ocurrir dentro de un plazo de

tres (3) meses a partir de la fecha de la Declaración de Expropiación. En caso que hubiere una disputa relacionada con la Indemnización por Expropiación de acuerdo con la sección o) de este artículo, el plazo de tres (3) meses será calculado a partir de la fecha en que La Comisión emitiera una resolución final sobre dicha disputa. Sujeto al plazo máximo para el pago estipulado en este artículo, El Concesionario tendrá la facultad de decidir cuándo tomar posesión de la Propiedad Requerida.

- m) Cuando exista más de un interés en la Propiedad Requerida, La Comisión determinará cuando fuere posible y sin perjuicio de otras disposiciones de esta Ley, la indemnización pagadera a cada interesado que evidencie sus derechos en el mismo procedimiento.
- n) Sin perjuicio de lo establecido en la Sección 1) de este artículo 12, en caso que se hubiere determinado una Indemnización por Expropiación según esta Ley pero La Comisión tuviere duda respecto a la persona que tiene derecho a recibir dicha Indemnización por Expropiación o no pudiere coordinar el pago de esa Indemnización por Expropiación, El Concesionario cumplirá con la totalidad de sus obligaciones con relación a la expropiación de la Propiedad Requerida y tendrá todos los derechos y protecciones contempladas por esta Ley sobre la Propiedad Requerida, pagando a La Comisión una cantidad igual a la Indemnización por Expropiación. La Comisión podrá consignar el pago en el juzgado correspondiente.
- o) Con respecto a cualquier resolución de La Comisión relacionada con cualquier Propiedad Requerida o Indemnización por Expropiación, la parte afectada podrá presentar un Recurso de Revisión únicamente por lo que respecta a la cantidad de indemnización que debe ser pagada a la parte afectada. Dicho Recurso de Revisión debe de ser presentado dentro de los diez (10) días hábiles de la fecha de la notificación de la resolución de La Comisión referente

a la correspondiente Indemnización por Expropiación. La Comisión tendrá veinte (20) días hábiles para emitir una resolución final, agotando la vía administrativa. Con relación a toda Propiedad Requerida, incluyendo pero sin limitarse a todo o cualquier derecho de ocupación, uso o posesión de cualquier Propiedad Requerida, prevalecerá este procedimiento de expropiación, excluyendo la aplicación de la ley de expropiación actual y siendo el presente el único procedimiento válido respecto a la expropiación de toda y cualquier Propiedad Requerida o del derecho de ocupación, uso o posesión de tal Propiedad Requerida.

Art. 13 Resolución de Disputas, Daños

No aplicarán sanciones administrativas ni económicas de ninguna Entidad Gubernamental, ni El Inversionista ni ninguna Parte de Sub-Proyecto estarán sujetos a las acciones civiles como resultado del incumplimiento de las obligaciones adquiridas por El Inversionista o cualquier Parte de Sub-Proyecto en virtud de las disposiciones de esta Ley o los términos de El MCA, excepto en lo que se refiere a la regulación de solución de controversias de El MCA, pero no por un recurso administrativo o procedimiento en Nicaragua. Cada Entidad Gubernamental cumplirá con las disposiciones de resolución de controversias establecidas en El MCA, explícitamente incluyendo pero sin limitarse a la renuncia de la inmunidad soberana y la sumisión a procedimientos de arbitraje internacional. Ni El Inversionista ni ninguna Parte de Sub-Proyecto serán sujetos de acciones penales como resultado del incumplimiento de las obligaciones adquiridas por El Inversionista o por cualquier otra Parte de Sub-Proyecto en virtud de las disposiciones de esta Ley o los términos de El MCA. Adicionalmente, ni el Inversionista ni ninguna Parte de Sub-Proyecto serán sujetos a sanciones administrativas o económicas por parte de una Entidad Gubernamental por acciones u omisiones, en tanto tal acción u omisión sea requerida o permitida por los términos de El MCA.

Art. 14 Egresos

Para que el Gobierno cumpla con las disposiciones y sus obligaciones en virtud de El MCA que requieren que El Gobierno indemnice, reembolse o compense a El Inversionista o cualquier Parte de Sub-Proyecto, el presupuesto anual del año que en ese momento esté en curso deberá incluir dichos egresos a través de enmienda o cualquier otra forma. La Comisión está obligada a manejar y facilitar la realización oportuna de dichos pagos.

Art. 15 Tributación

Los asuntos fiscales, incluyendo la aplicación de Impuestos o Tributos por parte de cualquier Entidad Gubernamental o cualquier requisito de alguna Entidad Gubernamental de retener cualquier cantidad en concepto de Impuestos o Tributos que tengan conexión, relación o sean resultado de El Proyecto estarán sujetos a las disposiciones fiscales especiales incluidas en El MCA incluyendo pero no limitándose a las exenciones, exoneraciones y liberación de la obligación de retener cualquier cantidad en concepto de Impuestos o Tributos, incluyendo los tributos de naturaleza laboral que correspondería por los trabajadores de El Inversionista o cualquier Parte de Sub-Proyecto que sean relacionados con El Proyecto. Las exenciones de tributos laborales y de seguridad social establecidos en El MCA aplican únicamente al personal expatriado contratado por entidades extranjeras no registradas en la República de Nicaragua y no aplican respecto a ciudadanos nicaragüenses. El Concesionario y cualquier otra Parte de Sub-Proyecto podrán contratar con entidades extranjeras que proporcionen bienes o servicios para El Proyecto o cualquier Sub-Proyecto. Dichas entidades extranjeras o cualquier otra Parte de Sub-Proyecto que fuere extranjera, para poder ejecutar el contrato, para efectos de administración de Tasas e Impuestos o para poder llevar a cabo cualquier otra operación en Nicaragua, no tendrán la obligación de inscribirse u obtener ningún otro Consentimiento de ninguna Entidad

Gubernamental para fines comerciales o fiscales.

Art. 16 Condiciones preexistentes

Ni El Concesionario ni ninguna otra Parte de Sub-Proyecto serán responsables o tendrán responsabilidades frente a ninguna persona, incluyendo Entidades Gubernamentales, con respecto a condiciones ambientales preexistentes ya sean de limpieza, manejo o alguna otra acción vinculada a condición ambiental preexistente de ninguna de las áreas donde El Proyecto está ubicado o de las áreas que podrían utilizarse en El Proyecto, incluyendo en cada caso las superficies de tales áreas así como el espacio aéreo, subterráneo y el agua ubicada bajo, sobre o a través de tales áreas.

En ese sentido, tanto El Concesionario como cada Parte de Sub-Proyecto no tendrán, ni conjunta ni individualmente, obligación de asumir cualquier remedio o de pagar ninguna compensación, daños u otra cantidad relacionada con condiciones ambientales preexistentes de ninguna de las áreas donde El Proyecto está ubicado o de las áreas que podrían utilizarse en El Proyecto incluyendo en cada caso, las superficies de tales áreas así como el espacio aéreo, subterráneo y el agua ubicada bajo, sobre o a través de tales áreas.

Art. 17 Disposiciones de El MCA

- a) Sujeto al artículo 18 de esta Ley, todos los términos de El MCA se incorporan a esta Ley y cada Entidad Gubernamental está autorizada y obligada a ejecutar todas las acciones que fueren necesarias para asegurar el cumplimiento, evitar conflictos e incumplimiento con los términos de El MCA.
- b) Será inaplicable a El Proyecto o los Sub-Proyectos: cualquier ley, código, o decreto que tenga fuerza de ley, así como cualquier reglamento, decreto, ordenanza o resolución emitida por cualquier Entidad Gubernamental

que contradiga o impida: (i) el cumplimiento de las obligaciones de cualquier parte de El MCA en virtud a las disposiciones de El MCA incluyendo cualquier asunto que en base a las disposiciones de El MCA, el Gobierno deba cumplir, procurar o usar sus mejores esfuerzos para obtener o asegurar, o (ii) el ejercicio de los derechos otorgados a cualquier Parte de Sub-Proyecto en virtud a las disposiciones de El MCA.

- c) Cada Entidad Gubernamental llevará a cabo todas las acciones necesarias para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones del Gobierno en virtud de El MCA en lo que se refiere a cumplir, procurar y hacer uso de los mejores esfuerzos para lograr.
- d) El Gobierno está autorizado para acordar y ejecutar todas y cualquier enmienda a El MCA que fuere propuesta según La Comisión, de acuerdo a lo previsto en el artículo 6, crea conveniente.

Art. 18 Consideraciones Constitucionales, Marco Regulatorio

Sin perjuicio de cualquier disposición en contrario establecida en esta Ley o en el MCA, no se requerirá que ninguna Entidad Gubernamental tome alguna acción que viole la Constitución Política de la República de Nicaragua o los términos de algún tratado internacional del que el Estado de la República de Nicaragua sea parte. El Gobierno deberá compensar completa y oportunamente a cada Parte de Sub-Proyecto por todos los daños o pérdidas sufridas por cualquier Parte de Sub-Proyecto, en cada caso sin duplicar el pago, como consecuencia de una declaración de inconstitucionalidad o de la violación de los términos de un tratado internacional del que el Estado de la República de Nicaragua sea parte y que prohíba, o de otra forma impida o frustre el cumplimiento u omisión que se requiera de cualquier Entidad Gubernamental según los términos de El MCA o esta Ley y deberá tomar todas las medidas alternativas que se necesitaren para alcanzar el mismo resultado en términos

prácticos y económicos que se buscaba alcanzar a través de la acción u omisión no ejecutada.

Art. 19 Garantías y Derechos de Subrogación

Para obtener el financiamiento destinado a la ejecución de cada Sub- Proyecto, El Concesionario y cada Parte de Sub-Proyecto correspondiente, según fuere el caso, podrán preñar, hipotecar u otorgar garantía sobre los activos y derechos de cada Sub-Proyecto incluyendo la concesión aplicable a cada Sub-Proyecto, cualquier bien inmueble de su propiedad o arrendado, cualquier derecho de uso u otro derecho sobre bienes inmuebles, cualquier derecho contractual y los intereses patrimoniales en cada Sub-Proyecto a favor de terceros, incluyendo entidades financieras locales o extranjeras. Para efectos de esta Ley, dichos activos podrán ser hipotecados, lo que se inscribirá en un registro especial manejado por La Comisión.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua podrá otorgar prenda o cualquier otro tipo de garantía sobre los intereses patrimoniales que se tuvieren en cualquier Sub-Proyecto, en la forma y en tanto fuere requerido por El MCA. Las instituciones financieras locales y extranjeras que otorguen financiamiento a El Proyecto, aunque sea parcial, gozarán de los privilegios bancarios establecidos en la legislación bancaria vigente de Nicaragua y en cualquiera de sus reformas, sin tener la necesidad de registrarse ante la Superintendencia de Bancos de la República de Nicaragua ni de obtener cualquier otro Consentimiento de ninguna Entidad Gubernamental. Si cualquier tercero ejecutare sus derechos sobre cualquier propiedad gravada incluyendo cualquier concesión, dichos terceros, sus cesionarios y sucesores en propiedad, podrán continuar con el Desarrollo y Operación del Sub-Proyecto correspondiente sin la necesidad de ningún Consentimiento de ninguna Entidad Gubernamental que no hubiere sido requerido previo a dicha ejecución.

Art. 20 Asuntos corporativos y seguros

- a) Si El Concesionario o cualquier otra Parte de Sub-Proyecto asume el Desarrollo y Operación de El Proyecto a través de una o más sociedades anónimas constituidas según las leyes de Nicaragua, cada una de esas sociedades anónimas (i) no estará obligada a tener más de un accionista, (ii) no estará obligada a tener más de un director, (iii) puede tener directores que sean personas naturales o jurídicas que en cada caso podrán ser nacionales o extranjeras, (iv) podrá tener directores que no tengan ninguna participación accionaria en tal sociedad anónima, y (v) no se requerirá que el representante legal de dicha sociedad anónima sea residente en Nicaragua, ya sea para fines fiscales o para cualquier otro propósito y dicho representante legal podrá ser una persona natural o jurídica, nacional o extranjera.
- b) Para efectos de cumplir con estas disposiciones, dichas sociedades anónimas podrán incluir en sus Estatutos cualquier regulación particular de gobierno corporativo que consideren apropiada. El Concesionario y cualquier otra Parte de Sub-Proyecto podrá suscribir pólizas de seguro con respecto a los Sub-Proyectos y los proveedores de dichos seguros no necesitarán estar registrados, ser aprobados o recibir cualquier otro Consentimiento de parte de ninguna Entidad Gubernamental en conexión con el otorgamiento de dicho seguro.

Art. 21 Aplicación de la Ley

Las disposiciones de la presente Ley son de carácter especial a ser aplicadas a El Proyecto, a cada Sub-Proyecto, a El Inversionista y a cada Parte de Sub-Proyecto, en la medida que corresponda.

Art. 22 Ratificación

Se ratifica la suscripción del Memorándum de Entendimiento del 5 de Septiembre del 2012 y del Acuerdo de Cooperación

del 31 de Octubre del 2012 suscritos por la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua con HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited, antes de la entrada en vigencia de la presente Ley, y la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua está autorizada para exigir sus derechos y cumplir sus obligaciones en virtud de dichos acuerdos de conformidad con las instrucciones de La Comisión.

Art. 23 Modificaciones de la presente Ley

Para modificar o derogar la presente Ley se requerirá de mayoría calificada del sesenta por ciento del total de los diputados de la Asamblea Nacional.

Art. 24 Modificaciones y Derogaciones

La presente Ley modifica y deroga cualquier ley o disposición y cualquier otra legislación, reglamento o requerimiento de cualquier Entidad Gubernamental, que expresa o tácitamente se oponga a ella o que sea incompatible con los términos de El MCA. Sin limitar la generalidad de lo anterior, las siguientes disposiciones de la Ley N°. 800 son modificadas o derogadas de la siguiente manera:

- a) Se deroga el párrafo 2 del artículo 3 de la Ley N°. 800; b) Se deroga la segunda oración del párrafo 3 del artículo 3 de la Ley N°. 800; c) El literal c) del artículo 4 de la Ley N°. 800 se leerá de la siguiente manera: “Es una persona jurídica de carácter público, constituida y organizada conforme la presente Ley, con patrimonio propio y duración indefinida, con plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones”; d) Se derogan los literales e) y h) del artículo 4 de la Ley N°. 800; e) Se deroga el último párrafo del artículo 5 de la Ley N°. 800; f) Se reforman las referencias a “Empresa Gran Nacional de Nicaragua” del párrafo 3 del artículo 5 y 9 literal f) de la Ley N°. 800 sustituyéndose por “Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A.”; g) Se deroga el literal a) del artículo 6 de la Ley N°. 800; h)

Se suprimen las palabras “siendo la Empresa Gran Nacional de Nicaragua obligada a rendir los informes que la Autoridad requiera en relación al cumplimiento de sus obligaciones” del literal c) del artículo 9 de la Ley N°. 800; i) Se deroga el literal i) del artículo 9 de la Ley N°. 800; j) Se deroga el párrafo 2 del artículo 10 de la Ley N°. 800; k) Se derogan los literales c) y e) del artículo 14 de la Ley N°. 800; l) Se deroga el Capítulo V de la Ley N°. 800; m) Se deroga el artículo 18 de la Ley N°. 800; n) Se derogan los artículos 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 y 42 de la Ley N°. 800; o) Se agregará un literal f) al artículo 4 de la Ley N°. 601 “Ley para la Promoción de la Competencia” publicada en La Gaceta, Diario Oficial Número 206 del 24 de octubre de 2006 el que se leerá de la siguiente forma: “f) El Proyecto de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y cualquier Sub-Proyecto asociado al mismo.”

Art. 25 Vigencia y publicación

La presente Ley es de orden público y su naturaleza de interés social y entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en La Gaceta, Diario Oficial.

Dada en la ciudad de Managua, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, a los trece días del mes de junio del año dos mil trece.

Ing. René Núñez Téllez
Presidente de la Asamblea Nacional
Lic. Alba Palacios Benavidez
Secretaria de la Asamblea Nacional

ANEXO 3

Tratados y concesiones válidas o no válidas, relativos o con incidencia al Canal por Nicaragua.

1. **Holdship, Georges**, 1838, en representación de consorcio de comerciantes de Nueva York y Nueva Orleans le es otorgado un contrato canalero que incluye también el establecimiento de un banco y el fomento de inmigraciones de colonos extranjeros.
2. **Selva Hise**. 20 de junio de 1849. Firman: Elijah Hise por USA y Buenaventura Selva por Nicaragua, Se concede privilegio exclusivo a USA o sus nacionales, para construir y operara el canal. Duración: 10 años + 12. Fue desautorizado por el las autoridades competentes de USA.
3. **Squier**. 23 Sept 1849. Logra una concesión canalera.
4. **Tratado Clayton-Bulwer**. 19 de abril 1850. Firman: el secretario de estado de USA Abbott L. Clayton y el ministro inglés Henry Lytton Bulwer. Se refiere casi todo al proyectado canal interoceánico, “estableciéndose la prohibición de “ocupar, fortificar, colonizar, asumir o ejercer ningún dominio Nicaragua, Costa rica, la costa de los mosquito....” Al mismo huno re-interpretaciones inglesas e intercambios de nota sobre el alcance del mismo. Buchanan –presidente norteamericano, llegó hasta proponer al abrogación unilateral del mismo.
5. **Tratado Dallas- Clarendon**. Firmado en Londres el 16 de Octubre de 1856. Lo suscribieron el embajador en Londres de USA George M. Dallas y el secretario de relaciones inglés Lord Clarendon. 4to conde de Clarendon. Su nombre era George W.F. Villiers) Intervencionistas decidía sobre nuestro territorio.. Por discrepancias sobre sus intereses americanos, el congreso de USA no la ratifico.
6. **Tratado Zeledón- Ouseley**. 1859 Inglaterra comisionó a Sir William Ouseley, Nicaragua a su Ministro de relaciones exteriores Pedro Zeledón. Firmado el 18 de Enero de 1859.

Comprendía dos partes. Un tratado de amistad y comercio y un a renuncia inglesa a la mosquitia. Por Nicaragua lo firmo Zeledón. No fue aceptado por las autoridades inglesas y no fue ratificado.

7. **Tratado Zeledón-Wyke**, firmado en Managua por el nuevo emisario inglés Charles Lennox Wyke (señor de la orden del Baño) y siempre el ministro Pedro Zeledón el 30 de abril de 1859. En lo fundamental reconoce la soberanía nacional del llamado territorio mosquito, debiendo cesar el protectorado ingles 3 meses después del canje. Se crearía un distrito Mosquito con relativa autonomía, estableciéndose que área comprendía éste. Pagos anuales a los misquitos; y lo relativo a la enajenación de tierras. San Juan del Norte se declara puerto “libre”. Con algunas modificaciones fue ratificado por Nicaragua e Inglaterra el 17 de marzo del año de su firma y por los ingleses el 28 de julio de 1860.
8. **Tratado Dickinson-Ayón de 1867**. Este tratado estipulaba los derechos de USA a construir el canal, pero debía proteger la integridad territorial de Nicaragua frente a otras potencias.
9. **Tratado Hay-Corea**, supeditado a las posibilidades del presidente de USA de obtener las condiciones para su presentación y aprobación.
10. **Tratado Altamirano-Harrison**. , del 15 de abril de 1905, ratificado el 24 de agosto de 1906. Suscrito por Adolfo Altamirano, Ministro de relaciones exteriores de Nicaragua (Gobierno Liberal de Zelaya) y el sr. Herbert Harrison, encargado de negocios de Inglaterra en Nicaragua. Además de aclaraciones sobre el trato a los misquitos y algunas prerrogativas, lo fundamental de este tratado -que como lo explicamos en nota aparte se sucede cuando de hecho y derecho R Rigoberto Cabezas había reincorporado la mosquitia a Nicaragua-, es que se reconoce la ABSOLUTA SOBERANIA sobre todo el territorio nacional. Ello sucedió previo ocupación militar británica del puerto de Corinto y otros actos de fuerza del poderoso contra el débil.

11. **Tratado Sanchez-Marry** firmado en la recta final para decidir si el canal interoceánico se hace en Nicaragua o en Panam/
12. **Convención Weitzel.-Chamorro.** 1912-1013 (No ratificada por USA)
13. **Convención Chamorro-Bryan.(1914).** Una entrega opcional del territorio nacional. Formalmente vigente hasta 1971.

ANEXO 4

Otros hechos, Notas Acuerdos o “Proposiciones” Diplomáticas vinculados al Canal.

1. Nota del 2 de mayo de 1849, a través de la cual el secretario de estado americano comunica al ministro de relaciones exteriores de Nicaragua, la decisión de mediar entre Nicaragua e Inglaterra.
2. Notas de del 16 y 15 de Diciembre de 1850 el funcionario del exterior inglés Chatfield, dirigidas al ministerio de relaciones exteriores de Nicaragua,, diciendo que el recién firmado Tratado Clayton-Bulwer, “reconocían la nación mosquitia en la última, “delineaba o establecía la frontera entre la “nación” misquita y Nicaragua.
3. Proposiciones Webster-Crampton. Del 30 de abril de 1852., suscritas en Washington por el secretario de estado de N.A Daniel Webster y el ministro inglés ante ese gobierno John L Crampton, donde por si ante sí, decidían cuestiones territoriales e imponían pagos y normas de conducta frente a los misquitos. No era turno de los vende patrias y las cámaras del Congreso lo rechazaron y dieron una contestación digna el 14 y 16 de Julio de 1852. Inclusive hubo rompimiento de relaciones diplomáticas por un tiempo breve entre Nicaragua y USA.
4. Laudo del emperador de Austria. Establece arbitraje para las discrepancias sobre el tratado de mangua de 1860 (Zeledón-

-Wyke). Inglaterra había formulado bajo amenazas esta propuesta en diciembre de 1878 y uno de los señalados para ejercer tal actividad fue el emperador de Austria Francisco José. Finalmente Nicaragua la acepta, siendo emitido el laudo el 2 de julio de 1881. Esta abarca diferentes cuestiones: a) Alcance de la autonomía y los derechos de Nicaragua y el pueblo autónomo misquito. B) Pagos a los misquitos. D) Funcionamiento del puerto libre de San Juan del Norte.

Al continuar las tropelías inglesas bajo el quehacer de los misquitos, este laudo no da solución y ya triunfa la revolución Liberal de J.S. Zelaya, el patriota nicaragüense, apoyado por José Madriz – Ministro de relaciones exteriores de la época el 12 de febrero *manus militaris* se soluciona el problema y reincorpora formalmente la Mosquitia a Nicaragua.

ANEXO 5

Otras fechas y actos vinculados al posible Canal por Nicaragua.

- 1529 Álvaro de Saavedra de Cerón, conquistador español, sugiere una conexión artificial entre el mar del Norte y el mar del Sur, ya que no encontraba una pasada “natural”.
- 1544 El sector dominante de la Granada colonial, solicitan al rey que se drague el río San Juan y que se mejoren los raudales usando para ello esclavos negros.
- 1550 Antonio Galvao, navegante portugués, señala la ruta por Nicaragua, como la más viable para un paso interoceánico.
- 1555 Ruy López de Valdenebro somete al Consejo de Indias sin repuesta, un proyecto para eliminar los raudales en el río San Juan.
- 1567 Juan Bautista Antonelli comisionado por Felipe II, es enviado para investigar las posibilidades de un canal entre los dos mares. Su respuesta es negativa.
- 1616 Por instrucciones de Felipe III, Diego Fernández de Velasco, gobernador de Castilla del Oro, trata de

- encontrar la ruta interoceánica más favorable. Panamá es descartada por él,” ya que le parece penosa, pesada, costosa, y los puertos demasiado pequeños e insalubres”.
- 1618 Diego de Mercado pone sobre la mesa la idea de un canal por el río San Juan, pero la existencia de los raudales lo hacen desistir.
- 1648 Los terremotos acaecidos en esa fecha aumentan el tamaño de los raudales en el río San Juan, perjudicando el paso de naves de más de 80 toneladas.
- 1675 Los españoles bloquean el río San Juan desviando la mayor parte del caudal por el río Colorado como medida protectora ante invasiones de piratas y corsarios.
- 1735 Charles Marie de La Condamine, un astrónomo. Francés es enviado por su gobierno para estudiar las posibilidades de un canal en el istmo centroamericano.
- 1776 Barcos ingleses y holandeses se coluden para levantar investigación sobre una posible ruta. El capitán Smith de Gran Bretaña será uno de los comisionados para tal efecto. Su informe es desproporcionado y no real, por lo que el coronel Hodgson le desautoriza., aunque sugiere ataques a la ruta y al puerto de El Realejo. Posiblemente el ataque de Horacio Nelson a la fortaleza de El Castillo en 1780., esté vinculado a estas excursiones de investigación con fines militares y de conquista.
- 1786 El ingeniero Juan Bautista Muñiz propone al rey de España construir un canal muy profundo en Nicaragua para solucionar el desnivel entre el lago y el océano Pacífico.
- 1788 Un canal por ambos lagos (el Xolotlán y el Cocibolca), es propuesto por el Conde francés, Louis-Hector de Ségur.
- 1791 El francés Martin de la Bastide, escribe su memoria sobre el canal de Nicaragua .
- 1826 Williams, encargado de negocios de EEUU en Centroamérica investigar datos para ver la posibilidad de un canal. Sus averiguaciones no llegan a quienes toman decisiones en el ejecutivo N.A.

- 1828 Con protección del rey de los Países Bajos, Guillermo I, una empresa holandesa formula una propuesta sobre la base de oferta de Palmer. Esta es presentada por medio del general Jan Verveer . Diversas circunstancias en Holanda y Centroamérica no hacen factible este interés mutuo.
- 1835 Andrew Jackson, presidente de USA comisiona al coronel Charles Biddle para estudiar las diferentes propuestas de canales interoceánicos. . Éste no llena sus expectativas y tanto el ejecutivo como el congreso no actúan en ningún sentido.
- 1839 Estados Unidos envía e a J. L. Stephens a Centroamérica, para buscar información.
- 1847-48 El ingeniero danés, Andreas Oersted, propone una alternativa de canal por el occidente de Costa Rica y su conexión con la bahía de Salinas
- 1849 Costa Rica otorga una concesión canalera a una empresa británica la que utilizaría parte del territorio Nicaragüense y el río Sapoa, para salir al pacífico por el Golfo de Papagayo (Salinas).
- 1852 Orville W.Childs realiza por primera vez estudios topográficos de toda la ruta.
- 1853 Bedford Pim de Gran Bretaña), pretende establecer una ruta ferroviaria de Monkey Point en la costa caribeña), a San Miguelito en el lago Cocibolca). Nuevamente en 1859 volverá a reformular su propuesta. Varios años después sin su participación y con capital inglés y alemán se retomaría el proyecto y se construiría parcialmente parte de la ruta, dejándola en abandono.
- 1858 El francés Félix Belly obtiene de Costa Rica de forma ilegal y claramente improcedente una concesión por 99 años para la construcción de un canal por Nicaragua. Resulta un estafador.
- 1861 *Central American Transit Company*, con orígenes en Vanderbilt, obtiene concesión para la construcción del canal en Nicaragua, El gobierno norteamericano envía al capitán P. C. F. West para que estudie la factibilidad del canal por el río San Juan. La guerra civil en Estados Unidos no hace posible esta investigación.

- 1863 Otro terremoto, de igual o más intensidad que el de 1648 dificulta aún más la entrada a la bahía, de San Juan del Norte.
- 1869 Con apoyo de Napoleón III, el Congreso de Nicaragua otorga una concesión al francés Michel Chevalier.
- 1872 Se nombra por parte de Ulises Grant una comisión integrada por el general A. A. Humphreys, el jefe de ingenieros, capitán C. C. Patterson, el superintendente de levantamientos topográficos de costas, y el almirante D. Amman, jefe de la oficina de navegación, para estudiar las posibilidades reales del canal interoceánico.

Varios años después se oficializaría este estudio el cual de previo es impugnado por varios entendidos en la materia, entre ellos el almirante Davis. Ello ocasiona una segunda misión en la cual participa por primera vez Aniceto Menocal estadounidense de origen Cubano., presentándolo a una comisión especial formada por el Congreso de USA. El diseño prevé rutas de entrada y salida ubicadas en Greytow (San Juan de Nicaragua) y Brito, en el pacífico.

- 1876 El estado de Nicaragua contrata a Aniceto García Menocal para completar el diseño del canal.
- 1879 Aristide-Paul Blanchet, de origen francés y supuestamente bajo instrucciones de Lesseps solicita concesión canalera, sin que se le tramite su solicitud.
- 1880 *Provisional Interoceanic Canal Society*, compuesta por el capitán S. L. Phelps, el general Grant, expresidente de Estados Unidos, el almirante D. Amman, el general B. McClellan, el general Edward B. Beale, Levi P. Morton, W, Riggs, Howard Potter, Hugh J. Jewett y otros utilizan a Garcia Menocal para obtener una concesión.. pero se les vence el plazo establecido para iniciar obras.. Hacen una reconversión y se denominaran en lo sucesivo *Maritime Canal Company of Nicaragua*. La falta de fondos, y fracasos bancarios dificultan el proyecto.
- 1885 En base al Tratado Frelinghuysen-Zavala, Aniceto García Menocal es enviado por la marina de Estados Unidos a

realizar nuevos trabajos de reconocimiento sobre la ruta, sobre todo en sectores no estudiados a profundidad en sus anteriores visitas. Al final el tratado no será aprobado por tecnicismo en el congreso USA.

- 1886 H. C. Taylor , importante miembro de las fuerzas armadas de USA, reactiva el intento de construcción del canal. Participan con él, Charles P. Daly (presidente de la Sociedad Americana de Geografía), Hiram Hitchcock, D. Amman, y Aniceto García Menocal. Al año siguiente envían nuevamente a Menocal a Nicaragua donde negocia una nueva concesión. Adán Cárdenas, presidente de Nicaragua se la concede el 24 de abril de 1887 siendo ratificada por el Congreso de Nicaragua.
- 1887 R. E. Peary y el afroamericano Matthew Henson Pole, famosos por sus viajes al polo norte, hacen un extenso levantamiento de datos. en la ruta de Nicaragua. Participa también A.G. Menocal nombrado Ingeniero en jefe. Las investigaciones, bastantes exhaustivas, serán publicadas en la prestigiosa revista *National Geographic. en 1889*
- 1889 El Congreso norteamericano aprueba el proyecto de ley sobre el charter (los estatutos), de la concesión nicaragüense de la *Maritime Canal Company of Nicaragua*.
- 1890 *Maritime Canal Company* inicia sus operaciones, comenzando las obras en Greytown. Se dragan varias millas de canal, son construidos dos rompeolas, once millas de ferrocarril y 39 construcciones erigidas para albergar el personal y materiales. Diversas circunstancias imposibilitan el intento real más serio de construcción. Años después John G. Walker hará un estudio de factibilidad para reanudar el trabajo. Y 1898 otra compañía, la *Interoceanic Canal Company*, dirigida por Edward Gragin y Edward Eyre, consiguen una concesión del gobierno del General José Santos Zelaya.
- 1967 Le es propuesto a la familia Somoza por parte de Immanuel Kettle, la idea descabellada de drenar el lago Cocibolca para excavar un canal a nivel del mar, . Argumenta que en el lecho seco, se podrían sembrar productos de exportación.

1970 Es formalmente abrogado el tratado Chamorro Bryan.

Durante las cuatro décadas siguientes se producirán proyectos de maletín y supuestos intereses brasileros, árabes, ruso y del ALBA. En el 2012 se inicia una nueva etapa de venta de la soberanía nacional, aprobándose leyes y convenios sin parangón en la historia nacional.

ANEXO 6

Resumen de las Conclusiones del Taller Internacional para Identificar los Asuntos Científicos y Técnicos de Mayor Interés relacionados al Canal Interoceánico por Nicaragua.

La Academia de Ciencias de Nicaragua invitó a la Red Interamericana de Academias de Ciencias (IANAS) y al Consejo Internacional para la Ciencia – Oficina Regional de América Latina y el Caribe (ICSU-LAC), a co-organizar un taller internacional para investigar los asuntos científicos y técnicos críticos relacionados al proyecto de canal interoceánico por Nicaragua.

En este taller participaron 15 científicos internacionales, además de investigadores y científicos nicaragüenses, todos especialistas de prestigio mundial en diferentes disciplinas pertinentes, incluyendo biodiversidad, conservación, biología marina, limnología y ecosistemas lacustres, ingeniería civil y ambiental, hidrología e hidráulica, políticas públicas, gestión de recursos acuáticos, economía y calidad de agua, seguridad nacional e internacional; y análisis de riesgos. Estos expertos fueron seleccionados por IANAS después de un análisis profundo de sus trayectorias profesionales y reconocimiento internacional en sus áreas de conocimiento.

El objetivo principal del taller fue identificar y discutir los principales temas técnicos y científicos relativos al proyecto del Canal Inter-oceánico y los sub-proyectos, a fin de contribuir a un debate público, transparente y bien-informado sobre el asunto.

El Panel de Expertos felicita a la Academia de Ciencias de Nicaragua por el rol trascendental que está desempeñando en la promoción de la ciencia como instrumento para el desarrollo sostenible. De particular importancia son los esfuerzos de la

Academia en la tarea esencial de proveer información acertada y oportuna, basada en la ciencia, para los tomadores de decisiones y para la población nicaragüense sobre este mega-proyecto de múltiples ramificaciones. Alentamos a la Academia de Ciencias de Nicaragua a continuar este trabajo y a buscar colaboración complementaria y apoyo de organizaciones internacionales en sus esfuerzos de monitoreo. Entre estos se incluye el grupo de expertos de este panel, e instituciones como IANAS, la que estaría dispuesta a continuar contribuyendo con su experiencia científica y técnica.

El Panel reconoce los riesgos e incertidumbres asociados con los beneficios, costos e impactos de este mega-proyecto. Por tanto, el Panel recomienda adoptar las mejores prácticas internacionales para la evaluación de los mega-proyectos. Estas prácticas incluyen comunicación transparente y amplia con los múltiples actores clave, para identificar oportunidades para optimizar los beneficios, minimizar las consecuencias adversas no intencionadas, así como una evaluación y análisis independiente de los estudios pertinentes de impacto ambiental, estudios técnicos y de factibilidad.

El Panel consolidó su discusión en tres temas generales: Agua y Sedimentos, Biodiversidad; y Asuntos Económicos y Sociales. La importancia de estos asuntos es multidimensional. La importancia del agua y los sedimentos radica en que el Lago de Nicaragua es uno de los más importantes lagos tropicales del mundo con enorme valor ecológico, ambiental y económico; y todos estos atributos podrían ser impactados por un canal interoceánico de esta escala y magnitud.

La protección de los recursos naturales de Nicaragua, incluyendo sus ecosistemas, rica biodiversidad y patrimonio cultural es importante para la viabilidad y sostenibilidad del desarrollo económico de Nicaragua a largo plazo.

La biodiversidad de una nación es un factor de su capital natural, cuya pérdida es irreparable. Un proyecto de la escala del Canal Inter-oceánico puede causar impactos directos e indirectos sobre la biodiversidad que deben ser anticipados, monitoreados, y mitigados antes, durante y después de la construcción del canal.

El canal propuesto y los sub-proyectos no proveerán beneficios económicos a la nación si al final el proyecto resulta económicamente inviable. Sería de enorme importancia para la nación contar con

un análisis exhaustivo de costo-beneficio, así como un análisis de sus impactos en el desarrollo nacional, y un análisis de los temas de derechos humanos, legales y de seguridad nacional.

El Panel identificó los siguientes asuntos científicos y técnicos críticos relativos al proyecto del canal interoceánico y los sub-proyectos, contenidos en las láminas de las tres presentaciones que se transcriben a continuación: Agua y Sedimentos; Biodiversidad y Riesgos Sociales y Económicos para Nicaragua.

I. Presentación sobre Agua y Sedimentos. Michael Brett, USA; Victor Campos, Nicaragua; Luiz Drude de Lacerda, Brasil; Kim Wium Olesen, Dinamarca; Bruce Rittmann, USA; Jerry Schnoor, USA; Katherine Vammen, Nicaragua

Asuntos Vitales

1. Los efectos de sedimentos sobre la calidad del agua - Turbidez, contaminantes, hipoxia, eutrofización

- ¿Han sido tomados en cuenta los sedimentos y sus efectos sobre la calidad del agua?
- Resuspensión de sedimentos causada por el dragado en mantenimiento del canal y por navegación. Resuspensión ya es alta en lagos someros polimíctico bajo constante acción de mezcla por el viento pero se aumentará grandemente. También afectado enormemente por prácticas de deposición en el proceso del dragado.
- Mantenimiento del dragado del canal (hidráulico & clamshell)
- Deposición de material de sedimentos
- Hipoxia y la muerte de peces. Han ocurrido eventos de peces muertos en el lago de Nicaragua, posiblemente debido a eventos de baja oxigenación durante eventos de reducción de velocidades eólicas. Resuspensión de altas cantidades de materia orgánica en la columna de agua puede aumentar la posibilidad y severidad de eventos de reducción de oxígeno.
- ¿Incrementará el proceso de eutrofización en el futuro debido a la liberación de nutrientes de los sedimentos?

- La resuspensión de los sedimentos del fondo cambia la cantidad y calidad de sustancias presentes en el agua.
- Nutrientes y contaminantes se movilizan hacia la columna de agua así como el consumo de oxígeno.
- La productividad aumenta causando eutrofización, bio acumulación de contaminantes y eventualmente una reducción drástica en la biodiversidad incluyendo la muerte de peces.

2. Material del dragado - ¿Cuánto, qué es el contenido y dónde ubicarlo?

- a. ¿Cuántos son? - Calculado para la fase de construcción y operación
- b. ¿Qué contienen? - Monitoreo continuamente para metales, plaguicidas, demanda de oxígeno, nutrientes, aceite y grasas. - Datos iniciales necesarios de sedimentos: perfiles, batimetría, estratigrafía y litología.
- c. ¿Dónde ubicarlos?

Es necesario establecer un plan detallado del destino de los materiales de construcción y operaciones durante toda la vida del proyecto. - ¿Existen usos beneficiosos?

3. Cantidad de agua -¿Existe suficiente agua hoy y en el futuro para todos los usos?

- A pesar de medidas de ahorro en operaciones, las esclusas grandes requieren volúmenes extremadamente grandes de agua.
- El agua se extraerá del Lago de Nicaragua (Cuenca Río San Juan y el lago artificial Atlanta (Río Punta Gorda) y la escorrentía de estas.
- ¿Existe suficiente agua actualmente con el uso presente del agua e hidrología?
- ¿Existirá suficiente agua en el futuro frente el cambio climático y el desarrollo?

¿Qué significa?

¿Competirá la operación de las esclusas con otros usos del agua?

¿Habrá suficiente agua continuamente;

- ¿Para irrigación en la agricultura y las fincas?
- ¿Para el abastecimiento del consumo doméstico del agua y usos industriales?

¿Cómo funcionarían el Río San Juan y Punta Gorda con flujos reducidos?

¿Qué hacer?

Acceso a balance del agua actual y en el futuro:

- Uso para la operación del canal.
- Bajo diferentes escenarios de desarrollo.

Acceso a balance del agua del futuro:

- Uso para la operación del canal
- Escenarios de desarrollo (aumento de población).

Cambios (frente a pronósticos de temperaturas más altas y más sequías).

Explorar la cuantificación del impacto.

Considerar medidas de mitigación.

II Presentación sobre Biodiversidad. Mary T. K. Arroyo, Chile, Luis Zambrano, México; Carlos Bicudo, Brasil; Jean Michel Maes, Nicaragua; Gerald Urquhart, USA; Luis Drude de Lacerda, Brasil

1. Nicaragua – un país de alta biodiversidad

- Proporción de hábitat acuático muy alta, debido al gran tamaño del Lago Nicaragua (8 mil Km²) en relación a la superficie de ecosistemas terrestres
- Alta diversidad de tipos de bosque debido al gradiente oeste-este de precipitación.

- Zona de transición entre la flora y fauna neotropical y neártica.
- Bosques atlánticos - corredor Mesoamericano.
- Oeste del Lago Nicaragua - corredor para aves migratorias
- Forma parte del “Hotspot” Mesoamericano de Biodiversidad.

2. Preguntas

¿Cuáles son los efectos secundarios sobre la biodiversidad, causados por movimientos de poblaciones humanas?

¿Qué impactos tendrían el establecimiento Lago Atlanta y las obras del proyecto en la Costa Caribe sobre la biodiversidad?

¿Qué efectos sobre la biodiversidad tendrían la construcción y operación del canal en el Lago de Nicaragua?

3. Sobre el Lago de Nicaragua.

Según expertos en Nicaragua el Lago de Nicaragua está en buen estado ecológico:

- La poca profundidad del Lago de Nicaragua lo hace susceptible a cambios drásticos en turbidez por resuspensión de sedimentos, causando cambios en las cadenas tróficas.
- Al construir y operar el canal en el lago, podría aumentar la cantidad de nutrientes en la columna de agua lo que aumentaría la posibilidad de florecimientos algales y posiblemente la presencia de algas tóxicas en el lago
- Estos cambios afectarían la cadena alimenticia; especialmente los depredadores punta (p. ej. peces) y la disponibilidad de insectos para aves migratorias.
- Habría que preguntar si van a contemplar medidas para evitar vertido aguas de lastre en el lago, ya que se puede

esperar la llegada de especies de invertebrados invasoras en las aguas de lastre.

- Todos estos cambios favorecerían especies más agresivas (como las tilapias) afectando las especies de peces nativos, y promoverían la introducción de plantas acuáticas dañinas. Al respecto, habría que preguntar si se han contemplado acciones precautorias para prevenir la expansión de especies acuáticas.

4. Costa Caribe y Lago Atlanta

¿Se ha calculado la cantidad y calidad de sedimentos que serán depositados en la costa? El movimiento de sedimentos durante la construcción del canal podría afectar los arrecifes de coral. También es posible que afectaría los manglares en Bluefields.

El establecimiento del Lago Atlanta (39,500 hectáreas) sería otro foco de introducción de especies de plantas acuáticas.

¿Se ha estudiado que especies potencialmente podrían establecerse en esta parte del país?

¿Se implementarán medidas precautorias para detectar especies invasoras? Pérez

- Una pregunta relevante es en qué grado la barrera física que impone el canal podría obstaculizar el movimiento de animales y el flujo genético a lo largo del corredor mesoamericano. Sería interesante saber si el proyecto contempla maneras de mitigar este posible efecto.

Una posibilidad es dejar franjas de bosque al borde del canal en determinados lugares.

- Cambio. ¿Se ha pensado qué tipos de cambios ocurrirán en la hidrología del Río Punta Gorda? Los mayores podrían afectar tanto la biodiversidad del río mismo como las riveras.

5. Algunas especies en Peligro de Extinción en Nicaragua. (Se menciona un listado de ellas).

6. Efectos secundarios sobre la biodiversidad

- Una pregunta relevante es si existe un plan de reubicación de los pobladores desplazados para evitar su asentamiento en otras áreas protegidas.
- La tasa de deforestación de Nicaragua es alrededor de 70.000 hectáreas por año (2010 FAO Global Forest Resources Assessment), y migraciones humanas podría aumentar esta tasa a medida que las personas migran hacia las áreas protegidas.
- Se pregunta si se han anticipado los cambios culturales y económicos que podrían ocurrir con una posible reducción de peces nativos en el Lago de Nicaragua y el Río Punta Gorda.

7. Algunas preguntas finales

- ¿Se ha considerado hacer público el estudio de impacto ambiental? Ello ayudaría mucho en determinar qué estudios adicionales son deseables, invitaría la participación de científicos de diferentes países y evitaría especulaciones.
- Dado el gran número de imponderables, y las características particulares de cada ecosistema, se pregunta si se contempla un plan de monitoreo a largo plazo, fundamental para tomar medidas adaptativas en el tiempo.
- Se pregunta si se contemplan medidas para aumentar el número de especialistas en el país, lo que será necesario para implementar el debido plan de monitoreo.

III Presentación sobre Riesgos Sociales y Económicos para Nicaragua.

1) ¿Es la propuesta económicamente viable?

- ¿Ha hecho el gobierno un análisis del entorno competitivo, incluyendo los posibles impactos de cambio tecnológico, los futuros cambios en el costo del petróleo y el transporte marítimo, las proyecciones de las tasas de crecimiento de las princi-

pales economías y las proyecciones de los volúmenes de envío futuro; y si ha llevado a cabo un análisis de sensibilidad para poner a prueba la viabilidad de la inversión bajo diferentes futuros escenarios?

- ¿Bajo qué condiciones serían los ingresos proyectados del
- ¿Será suficiente el ingreso proyectado desde el Canal para pagar los intereses, si los costos finales de construcción son más altos que la estimación actual de US \$ 40-50 mil millones de dólares?
- ¿Se han contemplado en la propuesta los posibles cambios en el entorno competitivo? Por ejemplo, el transporte marítimo entre Asia y Europa puede cambiar de ruta para ir a través del Paso del Noroeste (libre de hielo), ya que esta ruta es de aproximadamente 1000 millas náuticas más corta que la ruta del Canal de Panamá. También es posible que Panamá decida ampliar uno de sus canales existentes - o construir un nuevo canal - para atender la nueva generación de buques de 24000 o más TEU, siendo capaz de hacerlo en un tiempo relativamente corto y a menor costo, y subsidiar la inversión con los ingresos del canal existente. ¿Cómo afectarían estos desarrollos la viabilidad de la propuesta del Canal Interoceánico? ¿Canal suficientes para pagar los intereses del capital?

2) ¿Considera la propuesta los potenciales riesgos para la seguridad nacional?

- Organizaciones criminales aprovechan las instalaciones utilizadas por las organizaciones empresariales legítimas. Los carteles de droga, Triadas, mafias y otras redes del crimen organizado ahora transportan narcóticos, armas y bienes falsificados a través de centros de embarques existentes. Centros de transbordo juegan un papel cada vez más importante en el comercio mundial, y están ahora en riesgo de terrorismo y ciber-ataques dirigidos a dañar los intereses económicos de otras naciones.
- ¿Se ha asegurado el Gobierno que el operador diseñará las instalaciones para prever cualquier riesgo en la seguridad, e invertir en la tecnología de detección y escáner? ¿Ha desarrolla-

do el Gobierno protocolos para el intercambio de inteligencia con socios claves, y fortalecer la capacidad para enfrentar a la delincuencia organizada y el terrorismo?

3) ¿Se encuentra la ingeniería de seguridad en el nivel requerido?

- ¿Se ha caracterizado adecuadamente la actividad sísmica, eólica, volcánica, y cualquier otra carga ambiental en términos de probabilidades de no excedencia o períodos de retorno?
- ¿Se ha considerado entre los criterios de diseño del proyecto las condiciones de carga extremas, tales como las soportadas en un evento sísmico importante?
- ¿Se ha diseñado un Canal con infraestructuras y obras auxiliares que permanezcan intactas antes, durante y después, bajo condiciones extremas?
- ¿Se ha puesto en marcha algún proceso de revisión transparente y riguroso con el fin de garantizar que los riesgos sean identificados y mitigados, y que el proyecto vaya a mantener los más altos estándares de prácticas de calidad durante todos los aspectos de la labor conceptual, diseño, construcción y operación?
- ¿Especifica la propuesta sistemas sólidos para la gestión de la energía, el agua y los impactos ambientales, tormentas y control de inundaciones, y mitigar el riesgo de escasez de agua durante las sequías con el almacenamiento adecuado?
- ¿Considera la propuesta los potenciales impactos del cambio climático (como sequía, tormentas, huracanes, inundaciones, otros)?
- ¿Crearán los desarrolladores y operadores del Canal un fondo o establecerán una política de fondo de remediación o seguro para cubrir el costo de cualquier remediación ambiental requerida?

4) ¿Protegerá el Proyecto los Derechos Humanos y observará la legislación pertinente?

- ¿Respetarán los derechos de tierras y aguas tradicionales de los pueblos indígenas y las comunidades afrodescendientes?
- ¿ Incorporará el proyecto lo preceptuado en los artículos 5, 89 y 180 de la Constitución Política de Nicaragua, Leyes 28 y 445 de Nicaragua, y el Convenio 169 de la OIT y la Declaración de la ONU sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas como el consentimiento previo, libre e informado?
- ¿Serán respetados estos principios en las fases de diseño, construcción y operación, y tomará en cuenta el proyecto los posibles impactos sociales y ambientales, con especial atención al posible desplazamiento de personas y la pérdida de medios de vida existentes?
- ¿Habrá un monitoreo por parte del proyecto y se informará sobre los riesgos e impactos sociales, incluyendo el desplazamiento de población, la migración y la pérdida de medios de vida existentes, durante las fases de construcción y operación? ¿Usará el proyecto una metodología de acuerdo a los estándares internacionales para este seguimiento y publicarán este proceso y sus resultados al público?

5) ¿Cómo afectará el proyecto al desarrollo nacional?

- ¿Contempla la propuesta los efectos de migración de la población a gran escala? ¿Se hará responsable el Gobierno o el desarrollador de la construcción de casas, escuelas, clínicas, estaciones de policía y otras infraestructuras necesarias para apoyar la fuerza de trabajo durante la construcción y después en las fases de operación? ¿Se han contemplado los efectos del desplazamiento de población, y planes y recursos para los expropiados mientras se hace efectivo el pago de propiedades a esa población afectada? ¿Cómo se distribuirán los beneficios económicos esperados? ¿Se invertirán parte de los ingresos del Canal en salud, educación y especialmente en las zonas más pobres?

- ¿Qué porcentaje de los puestos de trabajo creados durante las fases de construcción y operación será mano de obra nicaragüense?
- ¿Se llevará a cabo y publicará un análisis de costo-beneficio ambiental? ¿Qué metodología se utilizará para calcular el equilibrio entre los beneficios del proyecto propuesto y el valor de los activos ambientales que se pueden perder como resultado del desarrollo? ¿Cómo se valorarán variables tales como la biodiversidad, la seguridad alimentaria y agua y el potencial de ingresos de ecoturismo?

ANEXO 7

Consideraciones y Estimaciones Socio-Ambientales del Proyecto Canalero. Presentado por Víctor M. Campos Cubas, Centro Humboldt.

Algunas Consideraciones.

- 78 intentos documentados pretendiendo la construcción de una vía interoceánica por Nicaragua.
- Persistencia del mito histórico pendulante .
- Cada intento estuvo animado por potencias extranjeras y personajes de la vida nacional que consideraron buena la iniciativa.(Francia, UK,USA. Holanda, Rusia, Japón y ahora China)
- En todos los casos, se comprometió la soberanía del país y sus condiciones ambientales.
- Nunca antes en la historia reciente del país hubo tanta disposición y determinación de promover la construcción del canal.
- Bastaron 10 días de trabajo legislativo para aprobar una concesión que cede soberanía en una amplia zona del territorio nacional.
- Por más de cien años, compromete recursos naturales y condiciones ambientales consustanciales con la

nicaragüanidad y su sustentabilidad. (Lago Cocibolca y otros importantes ecosistemas)

- Escasas consultas y opacidad en el manejo de información relevante para el país.

Derechos al Inversionista

Se le otorgan al Inversionista Derechos Irrestringidos de uso sobre recursos naturales, por un lado Usar la tierra, aire y espacio marítimo donde se desarrollarán los trabajos de construcción y por otro, extraer, almacenar y usar el agua y todos los otros recursos naturales. Siendo un compromiso Gubernamental Adicional:

Proporcionar a El Inversionista el derecho de servidumbres de acceso y derecho de navegación en ríos, lagos, océanos, y otros cuerpos de agua dentro de Nicaragua y en sus aguas, y el derecho de extender, expandir, dragar, desviar o reducir tales cuerpos de agua.

Proporcionar a El Inversionista... los recursos de agua sujetos a protección y conservación.

El Gobierno asegurará que la ubicación de toda la Infraestructura de Sub-Proyecto sea identificada como un área de servicio prioritario para la distribución de agua. (Inciso b), Capítulo 8 (Derechos de Propiedad); además del Inciso b) del Capítulo 9.4 (Compromisos Gubernamentales Adicionales del MCA

Se deberá escuchar la opinión del Consejo Regional o Municipalidad de las Regiones Autónomas de la Costa Caribe, previo a la emisión de cualquier Consentimiento que otorgue *derechos de uso sobre recursos naturales en las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica*. Así mismo cuando la *Propiedad Requerida fuere propiedad comunal* ubicada en las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica. Concediéndole solo 7 días para expresar su opinión

Tras el vencimiento de ese término, *habiendo o sin haber* recibido opinión del Consejo Regional o Municipalidad, y, *a modo aclaratorio, sin requerir el consentimiento o aprobación de dicho Consejo Regional o Municipalidad*, la Comisión podrá emitir cualquier consentimiento u expropiación.

Arto.5 e Inciso c) del Arto.9 de la ley 840

Se considera “Evento Político de Fuerza Mayor”

Alguna acción u omisión de cualquier Entidad Gubernamental... que tuviere efecto de prohibir, retrasar o de alguna otra forma materialmente restringir a cualquier Patrocinador.

Por lo que:

- Cada Entidad Gubernamental está Autorizada y Obligada a ejecutar todas las acciones que fueren necesarias para asegurar el cumplimiento, de El MCA.
- La Comisión y cada entidad gubernamental tienen la obligación de procesar todas las solicitudes de consentimientos, si no existiese respuesta por parte de la Entidad Gubernamental correspondiente en un plazo de 14 días, se entenderá como silencio administrativo positivo.
- Toda entidad gubernamental deberá tomar cualquier acción necesaria para que los derechos de El Concesionario no se vean afectados de ninguna manera.
- El Gobierno no revocará ni anulará ningún Consentimiento otorgado a ninguna Entidad Clave, ya sea en su otorgamiento inicial o renovación, a algún término o condición que sustancialmente y adversamente afecten la capacidad de dicha Parte del Sub-Proyecto para desarrollar, operar o financiar cualquier Sub-Proyecto.

Arto.8 y 17 de la Ley 840; además de las Pág#53, 54 y 69 de El MCA

Valoraciones socio ambientales de la ruta seleccionada para la construcción del Gran Canal Interoceánico. Objetivos

- Valorar y evaluar la sostenibilidad ambiental y social de la ruta prevista para la construcción del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.
- Identificar el grado de coherencia entre la ruta propuesta y las normativas ambientales del país, convenios y tratados ambientales internacionales suscritos por Nicaragua.

Se espera que sea una herramienta técnica que permita advertir los potenciales impactos socio ambiental generado por la construcción y operación del Gran Canal

Poblados afectados por la construcción del GCIN

282 poblaciones, para las cuales se estiman 24,000 hogares con aproximadamente 100 mil personas.

Dimensiones estimadas del Canal

278 kilómetros de largo, (105 kilómetros dentro del lago), 520 metros de ancho, 28-30 metros de profundidad

Implicaciones de la concesión

Se efectuó un análisis legal de las implicaciones que tiene la concesión, identificando el grado de coherencia existente entre los documentos que respaldan jurídicamente la construcción y operación de esta obra y las normativas ambientales nacionales e internacionales vigentes en el país.

Sostenibilidad hídrica

Periodo 1971 al 2014

La demanda de agua es de 7.46 millones de mt^3 por día, y en el mes de marzo son 8.44 millones de mt^3 . La disponibilidad son 14.7 millones de mt^3 , con mínima de 3.84 millones de mt^3 para marzo.

Para satisfacer la demanda se requiere la construcción del embalse Atlanta, que recolecta los ríos: Punta Gorda, Masaya, Chiquito y Aguas Zarcas.

Periodo 2015 al 2039

A causa del cambio climático, de acuerdo al modelo climático regional PRECIS, habrá una reducción de 17% en la disponibilidad del agua. La disponibilidad para este período será de 12.2 millones de mt^3 , con mínima de 2.3 millones de mt^3 .

En los años críticos (2039) habrá una reducción del 35% del valor promedio del período, para este mismo año, habrá una disponibilidad de 8.45 millones de mt^3 , igualando la demanda

de agua del proyecto, sin factor de seguridad para la operación y sin tomar en cuenta la variabilidad estacional que es de aproximadamente 45%.

Impacto en Áreas Protegidas

- Amplia diversidad biológica amenazada o en peligro de extinción.
- Albergan especies endémicas que han sido registradas en los últimos años.

Reserva de Biosfera del Sureste (18, 340 km²)

Reservas naturales: Punta Gorda, Cerro Silva, Sistema de humedales de San Miguelito.

Reserva biológica Indio Maíz.

Monumento Nacional Archipiélago de Solentiname.

Área estimada dentro de la Zona de influencia directa 3, 465 km² (18.9 %).

Reserva de Biosfera de la Isla de Ometepe (538.6 km²)

Reserva natural Volcán Maderas.

Área estimada dentro de la Zona de Influencia Directa:
153 km² (28.5 %).

Atraviesa áreas frágiles que están bajo régimen especial de protección y conservación

Uso del suelo

Cobertura de distintos tipos de bosques
109,618 Ha 33.7%

Tacotal (bosque secundario intervenido)
83,386 Ha 25.7%

Total de cobertura boscosa
193,005 59%

Análisis de emplazamiento

Se llevó a cabo utilizando información básica: 1.- Clima, 2.- Geología, 3.- Hipsografía, 4.- Hidrografía, 5.- Zonas ambientalmente frágiles, 6.- Áreas susceptibles a afectación por amenazas naturales

Esta evaluación se hizo por método semi-cuantitativo y requirió el llenado de histogramas para 6 componentes y 26 variables ambientales

Al efectuar la evaluación de emplazamiento del proyecto, se obtuvo un valor de 1.57 lo que lo define como **NO ELEGIBLE**, por presentar un estado de alto riesgo que puede dar lugar a severas afectaciones a la calidad de vida de las personas emplazadas en la zona de influencia directa de la obra.

Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres Naturales en América Central

Cuenca de los Grandes Lagos y el Río San Juan

Evaluación de Impacto Ambiental

- Se aplicó la matriz para la evaluación cualitativa de la significación de los impactos sobre los principales factores sociales y ambientales utilizada por el (MARENA).
- Identificados y evaluados todos los posibles impactos ambientales, se obtuvo una puntuación de 70.92, categorizándolo como un proyecto que genera “impactos ambientales muy significativos” considerados como no admisibles para proteger el medio ambiente de forma adecuada.
- Todo valor que supere los 60 puntos, debe clasificarse en esta categoría.
- El margen establecido para que un proyecto sea considerado con un impacto ambiental poco significativo debe ser menor a 30.
- Apegados a lo establecido en este instrumento oficial, la viabilidad ambiental de este proyecto debe ser objetada.

Conclusiones

Virtud de concentrar la atención nacional, en el riesgo ambiental que significaría la construcción del canal y sus proyectos asociados.

Este mega proyecto dividirá de forma longitudinal el territorio nacional de Este a Oeste, cercando de manera infranqueable, una zona de exclusión, paralela al eje del canal artificial por razones operacionales y de seguridad, generando afectaciones importantes en los aspectos:

Sociales: Se producirá una interrupción del tejido territorial, rompiendo relaciones históricas de vecindad, impidiendo la libre circulación entre poblaciones vecinas que se vería interrumpida,

No se conoce con precisión las repercusiones que esta división generará sobre el colectivo imaginario de la nacionalidad nicaragüense. (Nicaragua Norte - Nicaragua Sur)

Si incumplió el derecho de los pueblos indígenas al consentimiento previo, libre e informado y la restricción al derecho a decidir sobre los recursos naturales contenidos en sus territorios.

Queda en evidencia la escasa capacidad de las instituciones del Estado de velar por los intereses nacionales.

Ambientales: Habrá una interrupción de la libre circulación latitudinal de especies, principalmente de mamíferos terrestres grandes y se incrementarán los factores de riesgos que amenazan las especies protegidas por normas jurídicas nacionales e instrumentos internacionales.

Uno de los principales factores impredecibles y determinantes para la sostenibilidad en la construcción y operación del Gran Canal, es el efecto del cambio climático.

Afectará la cuenca binacional de los grandes lagos y el río San Juan, Columna vertebral para alcanzar la adaptación ante el cambio climático, y que provee los elementos vitales para la sobrevivencia de más de la mitad de la población del país.

Para lograr la restauración ambiental en función de la sostenibilidad ambiental del canal , es insuficiente las labores de “reforestación” anunciadas.

Es preciso modificar sustancialmente las políticas de desarrollo y los patrones de uso del suelo.

Reconsiderar la pertinencia de acciones económicas ya establecidas (Minas. Monocultivos, etc.)

Además, es necesario contemplar los horizontes de tiempo para que estas medidas comiencen a surtir efecto, por ejemplo: el tiempo necesario para el desarrollo pleno de los árboles plantados.

La posible construcción del GCIN pondrá a prueba 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.

Eventualmente, los nicaragüenses podemos en algún momento tener incidencia con el destino de la nación y su dirigencia, pero definitivamente no tenemos ninguna capacidad de incidir sobre esta empresa.

La empresa se queda con los beneficios y el país con los daños.

Centro Humboldt.

Bibliografía Básica

Academia de Ciencias de Nicaragua ACN. *El Canal interoceánico por Nicaragua Aportes al debate*.2014.

Arciniegas Germán. *Biografía del caribe*.

Arguello Castrillo, Rosendo. *El Filibusterismo diplomático ante la conciencia Pública*, 1912.

Belli, Mantica y Caldera, *Los Italianos en Nicaragua: Su aporte al desarrollo económico, social y Cultural 1821-1979* (2011).

Benard Emilio, *Nicaragua i el canal interoceánico*.

Beluche Olmedo, *La verdadera historia de la separación de 1903, reflexiones en torno al centenario*.

Boch Juan. *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El caribe frontera imperial*

Chamorro Zelaya, Pedro Joaquín. *Enrique Guzmán y su tiempo*

Duval Miles, Cádiz a Catay.

Folkman, David L.jr. *La Ruta de Nicaragua*

Fuentes Carlos. El Espejo enterrado

Gámez José Dolores. *Historia de Nicaragua. Historia moderna de Nicaragua*

Humboldt, *Personal narrative of travels*

Incer Barquero Jaime. *Viaje, rutas y Encuentros 1502-1838*.

IHNCA. *El canal interoceánico en la Historia de Nicaragua (Catálogo)*

Kemble, John H. *The Panama route. 1848-1869*. 1943

Kinloch Frances. *Los proyectos canaleros entre 1821 y 1909*.

López de Gómara, Francisco. *Historia general de las Indias*

Lévy Paul. *Notas geográficas y económicas sobre la República de Nicaragua: Su historia, topografía, clima*.

Luca de Tena Torcuato. *Los mil y un descubrimientos de américa*.

Madriz Fornos Manuel. *El río San Juan: Alcances y límites de la*

sentencia de la Corte Internacional de justicia; y El río San Juan, una vía de comercio perpetua

Marr, Wilhelm. *Viaje a Centroamérica.*

Mc Coulough. *Un camino entre dos mares*

Mercado Sánchez Gustavo, *Auge y caída de la Revolución Liberal. 190-1910.*

Menocal, A.E.Engineer. *Report of the U.S. Nicaragua Surveying Party, 1885.*

Montiel Argüello, Alejandro. *Nicaragua Colonial; y Temas históricos y jurídicos.*

O'Leary, Daniel F. *Memorias.*

Pasos Arguello, Luis. *Los conflictos internacionales de Nicaragua*

Rodriguez Serrano Felipe *El canal por Nicaragua. Un estudio de las negociaciones canaleras y su proyección en la historia de Nicaragua.*

Rabella Joaquín. *Aproximaciones a la historia del río San Juan*

Selser, Gregorio. *La restauración conservadora y la gesta de Benjamín Zeledón*

Squier, Ebrahim G. *Nicaragua sus gentes y paisajes; y Nicaragua de Océano a Océano.*

Twain, Mark *Travels with Mr. Brown being Heretofore uncollected sketches, For the San Francisco Alta California in 1886-1867, New York.*

Van der Post, JanGeert. *El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el canal de Nicaragua*

William Walker *La guerra en Nicaragua*

Zamora Augusto. *Intereses territoriales de Nicaragua*

Zweig Stefan, *Momentos estelares de la Humanidad*

Colecciones de revistas, periódicos y otras publicaciones consultadas:

Revista Conservadora del Pensamiento Centroamericano.

Revista de la Academia e historia de Nicaragua

Boletín Nicaragüense de Bibliografía y Documentación

Revista de Temas Nicaragüenses (electrónica)

Revista de Historia IHNCA

Talleres de Historia IHNCA

Confidencial

Envío

La Prensa y El Nuevo Diario

Gacetas del periodo de la República Federal de Centroamérica y de Nicaragua.

WIKIPEDIA y El 19 digital (electrónico)

Notas

- 1 Los tamanes o transportadores de mercancía para intercambio con otros pueblos, cargaban hasta 40 o más libras de peso y recorrían por día hasta 25 km. En ese recorrido supuesto desde poblaciones del atlántico mejicano (Yucatán y otras zonas caribeñas), usaban así mismo canoas. Varios conquistadores dan testimonio de haber visto éstas, cargadas de productos.
- 2 En su segundo tomo de *Historia general de las Indias*, formulará argumentos de diverso orden para justificar este canal de paso entre ambos océanos.
- 3 Todavía hoy, el istmo de Tehuantepec sigue siendo una alternativa para la construcción de un canal (nov. 2014)
- 4 Los misquitos (o miskitos) son un grupo étnico indígena de Centroamérica, cuyo idioma nativo pertenece a la familia de lenguas misumalpas, que hacen parte de grupo lenmichí de las lenguas Macro-chibchas.
- 5 Humboldt, *Personal narrative of travels*.
- 6 Este es un caso que demuestra la ligereza para evaluar el costo de un canal interoceánico, ya que realmente el objetivo era reunir dinero entre incautos inversionistas y quedarse con las aportaciones económicas.
- 7 Todo parece indicar que este era una de las movidas en contra del comodoro Vanderbilt y de esta forma obtener el apoyo de los socios que en la practica administraban la ruta del transito. De esta manera Walker consiguió otras concesiones más, y en su corto periodo de “presidencia” eliminó los derechos del comodoro.
- 8 *El Filibusterismo diplomático ante la conciencia Pública, 1912*, Rosendo Argüello Castrillo. Reeditado por el fondo editorial CIRA en 1986.
- 9 Véase al respecto para mayor información el libro escrito por Mantica Felipe y Belli Claudia *Los Italianos en Nicaragua: Su aporte al desarrollo económico, social y Cultural 1821-1979*. (2011)
- 10 Así se denomina también un reportaje escrito por el Dr. P. J. Chamorro.

- 11 En efecto el artículo 97. de la Ley General de Aguas Nacionales dice: “Es responsabilidad del Estado con la participación de los Gobiernos Municipales, Asociaciones de Municipios, Sector Privado, Organizaciones No Gubernamentales y población en general, la protección, conservación y destino de las aguas del Gran Lago de Nicaragua o Cocibolca. Este lago deberá considerarse como reserva natural de agua potable, siendo del más elevado interés y prioridad nacional para la seguridad nacional.”
- 12 Esos datos y otros que utilizaremos sobre el número de viajeros que atravesaron Nicaragua en ambas direcciones, fueron recopilados de periódicos de la época por David L. Folkman jr., en su obra *La Ruta de Nicaragua*.
- 13 Igualmente los datos fueron reelaborados a partir de la investigación de David Folkman.
- 14 Hay abundante bibliografía sobre Walker y sus filibusteros. Por su accesibilidad recomendamos las investigaciones del Dr. Alejandro Bolaños Geyer publicada en éste mismo fondo editorial.
- 15 Para llegar a estos numeros tuve que contactar tres fuentes bibliográficas y publicaciones periodística de la época.
- 16 Baldwin, Roger S. Tarring in Nicaragua, pleasures and perils of the California trip in 1846.
- 17 Squier, Ebrahim G. *Nicaragua sus gentes y paisajes; Nicaragua de Océano a océano*
- 18 Quizá una de las razones de esa dualidad de los ingleses, en el caso concreto de no involucrarse en el financiamiento a Vanderbilt, obedecía a que según sus datos, el camino más corto para ellos a Asia era por el cabo de Buena Esperanza, ruta a través de la cual se ahorraban más de mil quinientas millas.
- 19 Belt, Thomas. *El Naturalista en Nicaragua*.
- 20 Folkman, David L. Op.cit.
- 21 Realmente Vanderbilt realizó no solo intentos jurídicos, sino sobornos para arruinar a sus competidores. Planteó juicio en diversos estados de USA y en otros lugares. Al final se alió con los ticos y sus competidores panameños.

22 Belli, Mántica, Caldera. Op.cit.

23 Estas descripciones y comentarios se encuentran contenidas en la carta número cuatro de su libro de viaje. La misma publicada su traducción al castellano en el Boletín Nicaragüense de Bibliografía y Documentación, No. 51, de Enero-Febrero de 1983.

24 Otros intentos canaleros:

a) Antes de la “independencia” de Panamá:

Le Moyne señala que durante su permanencia en Bogotá (1828-1839), se dieron sucesivamente tres tentativas de canales por concesiones dadas al barón francés Thièrry, al norteamericano Biddle y a la sociedad francesa de la Guadalupe, Joly Salomon y Cía.

En 1834 el inglés George Walls, le propuso a Francisco de Paula Santander un canal entre la bahía de Cupica y el río Napipí, incluyendo además un ferrocarril.

En el decenio del cincuenta se presentaron otros proyectos e iniciativas y se concedieron concesiones a diversas personas nacionales y extranjeras. Así mismo se elaboraron estudios, entre ellos los del ingeniero chileno Undurraga; las financiadas s por la Real Sociedad Geográfica de Londres; la del norteamericano John C. Trautwine en 1852, la de James C. Lane en 1853, y la que estaba al mando de William Kennish.

Afectados en su orgullo, Colombia –distanciada ya del pensamiento bolivariano y en manos de caudillos–, propició decenas de estudios para un nuevo canal en territorio de ese país, el cual, supuestamente, competiría con el que ya operaban los norteamericanos en Panamá.

b) Después de la creación de Panamá

El viejo sueño colombiano de un canal, volvió a adquirir importancia. Previo a ello se pensó en una carretera, cuya planificación se iniciaría desde 1923, pero realmente fue en 1959, que se inician algunas obras para tratar de “romper” con el llamado “Tapón del Darién”. Ese, es el mismo “tapón”, que el geólogo y ornitólogo alemán Jurgen Haffer, conceptúa como “*una región aislada, virgen y con una biodiversidad sin par*”

En la obra de Antonio Luis Armenta, se reúnen en cinco tomos todos “los proyectos canaleros posibles en territorio colombiano”. Estudios, reseñas, monografías, cartografías, ideas y planes adoptados por sucesivos gobiernos figuran en esta rica bibliografía. Se considera el más completo de ellos, el de la ruta del Atrato-Truandó de 1949. Sin embargo, hay “decenas” de ideas y casi proyectos, pasando uno hasta por el uso de la energía atómica. El último que conocemos se da en el decenio de los setenta, con el gobierno de López Michelsen y el propuesto por Francisco Ospina Navia, en 1974. Están, así mismo, los formulados durante los gobiernos de Virgilio Barco con el proyecto de la conexión interoceánica terrestre, con dos puertos a ambos lados del Darién chocono unidos por carretera y/o ferrocarril, y la del gobierno de Ernesto Samper Pizano.

25 Sobre la ruta mexicana en el istmo de Tehuantepec, cuyos primeros estudios formales los hicieron con aprobación del congreso y la presidencia de los Estados Unidos (1871), y fuera supervisada en esa época por el Capitán Robert W. Shufeldt, no se ha dicho aún la última palabra. No hace menos de treinta años se volvieron a realizar estudios y no se descarta la construcción de un canal o similar, que permita tránsito de mercaderías y compita con los de Panamá, y si acaso fuera cierto, con el proyectado en Nicaragua.

26 En este diseño, Childs, en la que participaron además otros militares con experticias –Abbott y Turnbull–, proponía un canal que utilizaría el río Las Lajas, sería en este sector de 20 millas y con un costo estimado de US\$ 31.540.000. y un plazo de entrega de seis años. Este estudio, poco tiempo después fue avalado por la sección de ingeniería de del ejército norteamericano. Su reporte fue objeto de referencia para posteriores investigaciones sobre el canal por Nicaragua.

Sobre las razones que no posibilitaron a Vanderbilt la construcción del canal, en los estudios sobre este personaje, existen tres: Competencia feroz de sus rivales externos; deslealtad de sus socios internos, quienes inclusive conspiraron directamente contra él; y, la falta de visión de dos reconocidos bancos ingleses, aunado a una crisis económica que se da para la época. Habría que agregar así mismo la multiplicidad de intereses y los gastos personales inusuales.

- 27 Menocal, A.E.Engineer. Report of the U.S. Nicaragua Surveying Party, 1885.
- 28 Ya a esa época estaba reconocido el tratado Cañas-Jerez y dictado los laudos Cleveland.
- 29 Hay que subrayar nuevamente que de todos los 70 o más intentos en papel o concesiones obtenidas, la participación de Aniceto García Menocal, fue clave para lograr un buen diseño; ruta más corta y dejar una serie de documentos técnicos de alto nivel que han sido la base de documentos posteriores.
- 30 Según auditorías practicada la utilización de este dinero fue correcto y lo hecho superaba lo gastado. Es decir la administración financiera -un caso de excepción- fue honrada.
- 31 Torpemente Zelaya en la parte final de este único intento de concesión usó todas la traquiñuelas legales para evitar que se siguiera construyendo este canal.
- 32 Al haber negado Zelaya las posibilidades a Menocal y su grupo de continuar las obras trató de sacar dinero fácil como es el caso que se narra en esta parte del libro.
- 33 Todo esto fue resuelto por el tratado Cañas-Jerez y dictado los laudos Cleveland ya mencionados.
- 34 Al igual que Vanderbilt, Philip Bunau Varilla, puede ser personaje de una novela de intriga o un folletín sobre el uso de la corrupción. Bunau Varill demás de sus relaciones y contar con dinero, conocía al dedillo los resortes del poder y se creía un ungido de la divina providencia. No es el caso detenernos en él, pero queremos señalar a quien la interese el tema que escribió tres libros (¿folletines?) sobre su participación en la creación de Panamá y las intrigas que se desplegaron para obtener que en ese territorio se hiciera el canal interoceánico. Citamos los libros escritos por este personaje: De Panamá a Verdun. Mi lucha por Francia; Panamá, su creación, destrucción y resurrección y La gran aventura de Panamá.
- 35 Una de las acepciones de la palabra “piñata” en Nicaragua, es robo, aprovechamientos de bienes de otros o del Estado para enriquecerse. La primera se refiere a las acciones dirigidas a quitarles las tierras que en forma de Comunidades indígenas se le había restituida parcialmente a los habitantes originarios de este territorio. La segunda “piñata”, se da con motivo de la intervención

militar norteamericana en 1911 en Nicaragua. De ésta, se habla en extenso en uno de los capítulos de este libro.

- 36 La capacidad operacional actual del Canal es de 38 naves diarias, con un promedio de 24 horas de tiempo en aguas del Canal. Esta capacidad se reduce a 32 o menos naves diarias cuando por razones de reparación y/o mantenimiento, se tiene que cerrar una de las vías. Luego de uno de estos cierres de vías, la capacidad del Canal puede aumentar hasta unas 42 naves diarias temporalmente, mientras se logra aliviar el embotellamiento producto del cierre de una vía. En 1998 hubo un promedio de tráfico diario de 37.5 naves.

Las proyecciones futuras indican que el tráfico de naves seguirá aumentando y cuando sobrepase la capacidad actual del Canal, este incremento en el tráfico provocaría un dramático aumento en el tiempo promedio de las naves en las aguas del Canal y un deterioro en la calidad del servicio. Sumado a esto está el aumento del tráfico de los barcos tipo Panamax (actualmente representa un 30% del tráfico diario), los que requieren de mayores recursos para su tránsito.

Se prevé que con el nuevo juego de esclusas se aumente el tráfico y se mejoren los tiempos.

- 37 Ante tan variados cambios de opinión de HKND, (entre ellos que ya no se usará dinamita) expertos en la materia consideran que es difícil si se haya sustrato rocoso de determinadas características de dureza, no usar dinamita, es posible que realmente sea un cambio de palabras por otro explosivo similar pero de distinta denominación.
- 38 El día veinte de noviembre del 2014 se dieron a conocer los avances de algunas investigaciones y datos preliminares del estudio de impacto ambiental por un grupo de funcionarios del concesionario. Según especialista del grupo *Nicas por Nicaragua*, además de considerarlo un hecho publicitario, encontraron decenas de discrepancias y contradicciones. En todo caso, aunque se reitera el inicio de la construcción para diciembre como un regalo “navideño” para los nicaragüenses -a decir del vocero Talavera-, se evidencia que la tesis de este grupo: Que lo del canal es un pretexto para otras inversiones o subproyectos altamente lucrativos, sigue siendo válida. Entre las observaciones o comentarios a lo expresado en esta reunión o declaraciones posterior a la prensa, califica

de ridícula y de poca seriedad los argumentos utilizados por tres presidentes de cámaras del COSEP, a quienes califican de tontos útiles. Ejemplifican con el Ing. Lanzas, presidente de la cámara de construcción, que todo lo ve bien y no considera lo afirmado por el encargado de estos trabajos canaleros si se hicieran, el cual en su exposición sobre los beneficios de empleo que acarrearía esa obra no mencionó como actividades concomitantes, empleos en esta rama, solo en telecomunicaciones y otros, servicios (¿venta de comidas?). Otros comentarios son más fuertes y expresan que muchas afirmaciones están llenas de mentiras, como sería descartar el uso de dinamita para hacer la zanja gigantesca dentro del lago. Ya no digamos la afirmación del responsable en Nicaragua de los estudios de Impacto ambiental, en el sentido que éstos, no se finalizaran. ¿UNA ESTAFA MAYUSCULA?

- 39 El alemán en cuestión viajó primero a USA, después a Nicaragua y posteriormente a Costa Rica. En su libro VIAJE A CENTROAMÉRICA relata hechos o caracterizaciones de las cuatro sociedades -incluyendo la alemana-. Queda en evidencia su antipatía por los negros y los nicaragüenses.
- 40 Entre ellos los yacimientos de Rumelia y Basora, calificados como los terceros más productivos y con más reservas probadas en el mundo. No hay que olvidar que ya en el 2013 China ocupaba el cuarto lugar en el mundo como productor de petróleo muy por encima de países emblemáticos productores de petróleo, como los Emiratos, Kuwait, Inglaterra, Venezuela y otros.
- 41 Australia es el mayor exportador de mineral de hierro, carbón y alúmina (un derivado de la bauxita). Ocupa, además, el segundo lugar en zinc y plomo; el tercero en oro, níquel y manganeso; el cuarto en cobre y el quinto en gas natural licuado (GNL). También tiene las mayores reservas mundiales de uranio y es el principal productor de diamantes por volumen.

