



**LA CONSTRUCCIÓN DEL GRAN CANAL DE NICARAGUA Y LAS
CONSECUENCIAS PARA COLOMBIA**

**AUTOR:
LINA MARIA ORDOÑEZ LAVERDE**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLÍTICOS
BOGOTÁ
2015**



**LA CONSTRUCCIÓN DEL GRAN CANAL DE NICARAGUA Y LAS
CONSECUENCIAS PARA COLOMBIA**

**AUTOR:
LINA MARIA ORDOÑEZ LAVERDE**

**Opción de grado (ensayo de sustentación “diplomado de geopolítica”) para
optar al título de internacionalista y politóloga**

**TUTOR:
CORONEL DARÍO RUIZ TINOCO**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE RELACIONES INTERNACIONALES, ESTRATEGIA Y
SEGURIDAD
RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS POLÍTICOS
BOGOTÁ
2015**

RESUMEN/ ABSTRACT

El proyecto del Gran Canal Interoceánico en Nicaragua es un sueño centenario, que ha constituido una línea política muy fuerte en el gobierno de Daniel Ortega, cumplir con este sueño ha llevado a Nicaragua casi a comprometer el país íntegramente frente a los inversionistas del proyecto, pero no solo Nicaragua se ha visto afectada sino también países vecinos y en el caso de este ensayo Colombia que gracias a las aspiraciones expansionistas de Nicaragua ha perdido una gran porción de mar y perderá mucho más, pues si los beneficios del Gran Canal como se tiene proyectado son muchos, también sus efectos nocivos comprometen seriamente al país el proyecto para muchos es ambientalmente insostenible e internacionalmente desafiante, ahora Colombia se encuentra seriamente amenazada y las consecuencias van aumentando mediante se acerca la inminente construcción del canal.

Palabras clave / Gran Canal, Colombia, Nicaragua, Consecuencias, Historia

The Grand inter-oceanic Canal in Nicaragua project is a Centennial dream, which has been a political line very strong in the Government of Daniel Ortega, to fulfill this dream has led Nicaragua almost to commit the country entirely against the investors in the project, but not only Nicaragua has been affected but also neighboring countries and in the case of this trial Colombia which, thanks to the expansionist aspirations of Nicaragua has lost a large portion of Sea and stands to lose much more, as if the benefits of the Grand Canal as it has projected many, also their harmful effects undertake seriously to the country the environmental project for many it is unsustainable and internationally challenging, Colombia is now seriously threatened and the consequences are increasing by approaching the imminent construction of the canal.

OBJETIVO GENERAL

- Analizar las consecuencias de la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua y su impacto para Nicaragua y Colombia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar un análisis histórico de la naturaleza de la construcción del gran canal interoceánico en Nicaragua.
- Analizar las consecuencias ambientales, sociales e internacionales que traen consigo la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua
- Estudiar el impacto que genera la construcción del canal interoceánico de Nicaragua en Colombia

LA CONSTRUCCIÓN DEL GRAN CANAL DE NICARAGUA Y LAS CONSECUENCIAS PARA COLOMBIA

Introducción

El 19 de noviembre de 2012 la Corte Internacional de la Haya, falló un litigio que desde 2001 se estaba llevando entre Colombia y Nicaragua por una gran extensión de mar y por la soberanía de San Andrés y Providencia que por efectos del Tratado Esguerra-Bárceñas no fue considerado, para ese entonces al fallar la Corte a favor de Nicaragua se le dio automáticamente el control de 75.000 km de mar Colombiano.

Esta decisión fue muy controvertida y en defensa el gobierno Colombiano prometió iniciar acciones para defender la soberanía del país hasta llegar a la conclusión que el fallo era inaplicable, pues los límites marítimos y terrestres sólo podrían ser definidos o modificados por un tratado internacional, esto significa que la aplicabilidad del fallo sólo puede ser resuelta con un tratado firmado entre Colombia y Nicaragua.

Pero el anuncio del fallo no se quedó ahí, el gobierno de Nicaragua inició toda una carrera para hacer que este canal fuera una realidad. Por esto en 2013 se aprobó la Ley 800 *“Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua”* que tiene como 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”* (Gob. Nicaragua, 2012).

Los nicaragüenses veían con escepticismo como los planes para el Gran Canal se iban dando, luego de muchos anuncios por parte del gobierno y de los rumores que este había suscitado; Según BBC Mundo (2014) *“El lunes 22 de diciembre de 2014, Nicaragua celebró la ceremonia de inicio de las obras de un nuevo canal que*

conectará los océanos Atlántico y Pacífico”, creando vías de acceso temporales y la importación de los materiales para esta mega obra.

Hong Kong Nicaragua Canal Development, con su sigla HKND Group es la empresa responsable de la construcción del canal, esta empresa de Origen Chino ha levantado gran cantidad de suspicacias a nivel internacional, por los malos manejos ambientales, los planes de mitigación de los mismos, el impacto en los pobladores, esto y muchos otros problemas más están creando revuelo en Nicaragua, por lo que ha provocado protestas tanto internas como externas por la construcción del canal, sin embargo, este continúa.

Aún quedan muchos interrogantes por contestar para un proyecto que ha estado en planes nicaragüenses por años, a continuación se presentara, una serie de argumentos que puestos en contexto y comparados con la historia nos irán mostrando como “el Gran Canal” afecta a la comunidad internacional, a Colombia y terminará repercutiendo muy seguramente en el ambiente y la economía internacional.

1. Historia

Se empieza a hablar de la construcción de un Canal Interoceánico en Nicaragua desde los tiempos de la conquista. Esto se debe a su posición estratégica (centro del gran istmo centroamericano) pues se comunica por un lado con el Mar Caribe y por el otro lado con el Océano Pacífico a través del río San Juan y el lago de Nicaragua.

En 1811 el Alemán Alexander Von Humboldt recomendó la construcción de un Canal Interoceánico por Nicaragua, aunque no estuvo en el país su criterio científico gozaba del mayor prestigio gracias a las observaciones que había hecho sobre la América equinoccial (Sanín, N. & Ceballos, M. 2013).

El predominio de la vía fue bastante luchado, por lo que nos da a entender que este proyecto no estuvo exento de problemas; un ejemplo de ello lo podemos identificar durante el periodo de 1823 a 1850 que fue cuando se dieron dos asuntos

de suma importancia, uno de ellos fue la discusión sobre la soberanía de la Costa de Mosquitia entre Colombia y Nicaragua antes del tratado Esguerra- Bárcenas y el otro hace referencia a las pretensiones de Costa Rica sobre las márgenes meridionales del río San Juan y el Lago de Nicaragua. En este último asunto estuvo involucrado Estados Unidos apoyando a Nicaragua y Gran Bretaña apoyando a Costa Rica, esta discusión concluyó con el tratado Cañas-Jerez en donde se le otorgó a Nicaragua el dominio completo del río San Juan y a su vez dio a Costa Rica unos derechos eternos de navegación sobre esta vía, además Nicaragua se comprometió a no firmar ningún tratado con respecto al canal sin Costa Rica (Lemaitre, 1993).

Ya durante los años de 1850 a 1860 se dio la búsqueda del oro californiano, la firma del tratado Clayton-Bulwer que consiguió una concesión para excavar un canal y construir un ferrocarril o una carretera transístmica, liderado por el comodoro Cornelius Vanderbilt con su empresa “The American Atlantic And Pacific Ship Canal Co.”. (Lemaitre, 1993). El viaje desde Nueva York hasta California recorría 29.917 km rodeando el Cabo de Hornos, esta razón impulso la construcción de un ferrocarril entre Panamá y Colon lo que reduciría 8.000 km a la ruta permitiendo que este trayecto se lograra en menos de 3 semanas combinando barco y tren (Sanín, N. & Ceballos, M. 2013).

En 1856 se completó el ferrocarril de Panamá esto hizo que el tráfico de Nicaragua se desviara hacia Panamá, disminuyendo el atractivo de la ruta por Nicaragua y haciendo de la empresa ferroviaria la más rentable del mundo, transporto a más de 400.000 pasajeros y sus dividendos anuales llegaron al 44% sobre las inversiones. Esto genero un atractivo en la ruta de Panamá lo que invito a la construcción de un Canal Interoceánico en este país ya que dadas las condiciones en el transporte de pasajeros, el de carga no debía hacerse esperar (Sanín, N. & Ceballos, M. 2013).

Consecuente a todo lo anterior apareció una querrela por la construcción del canal en donde tres reclamaban el privilegio, uno de estos era “Atlantic And Pacific Ship Canal Co.”, el otro era “Accesory Transit” y por último estaban Garrison y Morgan; esta pelea tuvo un desenlace inesperado en donde la solución fue crear una nueva concesión pero esta vez a nombre de un francés, él señor Félix Belly.

Este hombre lleno de ilusiones y desesperanzas a Nicaragua pues la idealización del proyecto solo fueron sueños sin concluir lo que hizo que terminara todo en fracaso. A raíz de esto “Accesory Transit Co.” y “Atlantic And Pacific Ship Canal Co.” se volvieron a disputar la concesión en donde “Atlantic And Pacific Ship Canal Co.” ganó y se transformó en “The Central American Transit Co.”; aunque esta empresa tampoco hizo algo por el canal, lo único fue que logro que por primera vez fueran a Nicaragua expertos hidrográficos estadounidenses a explorar de una manera más profunda la vía del canal. Con esta respuesta y seguido de los hechos anteriores los nicaragüenses no quisieron reconocer el privilegio que le fue otorgado a Estados Unidos; la solución a esto fue otorgarle a otro francés llamado Michel Chevalier, pero aun así este privilegio con el tiempo caduco lo que llevó a que los norteamericanos volvieron a aparecer en la escena (Lemaitre, 1993).

Estados Unidos con esta oportunidad logró negociar, firmar y aprobar por el congreso de los Estados Unidos y el congreso de Nicaragua el tratado Dickinson – Ayón, en donde Estados Unidos garantiza la neutralidad de la vía. Ya para 1872 se empezaron a dar expediciones norteamericanas en los istmos centroamericanos, como es evidente esto dio a Nicaragua un destello de esperanza pues los comisionados concluyeron que la vía de Nicaragua posee ventajas no solo en su construcción, sino también en la parte del mantenimiento, el comercio y la economía (Lemaitre, 1993).

Al finalizar este tipo de estudios varias concesiones fueron otorgadas a personajes europeos, pero el congreso desaprobó las nuevas negociaciones. Este hecho llevó a que los franceses se decidieron por Panamá y Estados Unidos se ocupo más profundamente en el canal por Nicaragua con la empresa “Maritime Canal Company Of Nicaragua”, pero por ser solo un proyecto de ley este no logró avanzar y quedaron en quiebra. Ante esto se despertó un sentimiento de envidia por parte de los norteamericanos hacia los franceses, queriendo así que los franceses tampoco logran realizar el Canal de Panamá; Para desgracia de los Estados Unidos en el año 1885 ya estaban adelantadas las construcciones, lo que hizo despertar de nuevo a Estados Unidos el deseo de estudiar la vía proyectada para el canal por Nicaragua. Paralelo a estos sucesos la Compañía Universal encargada del canal de Panamá se declaraba en quiebra también (Lemaitre, 1993).

Con todos estos hechos la opinión pública se alarmó, lo que llevó a que se diera una convención en San Luis para el año de 1891 en donde los gobernadores y delegados exigieron al congreso apoyo para la empresa canalera por Nicaragua, aun así la compañía pasó a manos de un liquidador; para 1894 surge de nuevo un proyecto en pro del Canal por Nicaragua pero este se fue al piso también, aun así se siguieron haciendo estudios para la construcción del canal, hasta que llegó un momento en donde las comisiones encargadas de los estudios decidieron buscar también la posibilidad de comprar la comisión a los franceses para terminar el Canal de Panamá (Lemaitre, 1993).

La Voz del Sandinismo (2015) afirma que aquí no terminó todo pues para 1909 se empezó a dar una búsqueda financiera para construir la vía del canal a parte de la que ofrecía Estados Unidos pues lo que se quería era el apoyo de otras potencias para la construcción de esta vía; así que Nicaragua contrató a Inglaterra para que impulsara el ferrocarril, mejorará la economía del país y además de una oferta de concesión para el Canal Interoceánico por Nicaragua a países como Alemania y Japón pero esto último no se dio. A pesar de los problemas para 1914 se da la firma del Tratado Bryan- Chamorro, el cual daba a Estados Unidos todos los derechos para construir el Canal Interoceánico, establecer una base militar en el Golfo de Fonseca y rentar Corn Island pues a pesar de que ya se había construido el Canal de Panamá, el Canal de Nicaragua seguía siendo una idea estratégica. (La Voz del Sandinismo, 2015).

Transcurrido el tiempo aparece en la historia nicaragüense el general Augusto Sandino, quien redacta el “Plan de Acción del Supremo Sueño de Bolívar” en 1929 en donde especificaba que la idea de construir el canal debía tener la participación de varios países en su mayoría de América Latina; esto con la idea de que el país (Nicaragua) progresara y se eliminará la pobreza. (La Voz del Sandinismo, 2015).

El mundo sería un desequilibrado permitiendo que sólo los Estados Unidos de Norteamérica sean dueños de nuestro Canal, pues sería tanto como quedar a merced de las decisiones del Coloso del Norte, de quién tendría que ser tributario; los absorbentes de mala fe, que quieren aparecer como dueños sin que justifiquen tal pretensión.

La civilización exige que se abra el Canal de Nicaragua, pero que se haga con capital de todo el mundo y no sea exclusivamente de Norte América, pues por lo menos la mitad del valor de las

construcciones deberá ser con capital de la América Latina y la otra mitad de los demás países del mundo que desean tener acciones en dicha empresa, y que los Estados Unidos de Norteamérica sólo pueden tener los tres millones que les dieron a los traidores Chamorro, Díaz y Cuadra Pasos; y Nicaragua, mi Patria, recibirá los impuestos que en derecho y justicia le corresponden, con lo cual tendríamos suficientes ingresos para cruzar de ferrocarriles todo nuestro territorio y educar a nuestro pueblo en el verdadero ambiente de democracia efectiva, y asimismo seamos respetados y no nos miren con el sangriento desprecio que hoy sufrimos.

(Sandino, 1927)

Visto lo anterior se puede adentrar un poco más al tema actual sobre la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua.

Para el año 2012 el presidente de Nicaragua, Daniel Ortega anunció la decisión de retomar la idea de la construcción del canal por Nicaragua con la participación de los países que hacen parte del ALBA y demás países que decidan invertir en Nicaragua, esto con el fin de mejorar la calidad de vida de los nicaragüenses. Consecuencia de esta decisión la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la “ley especial de construcción del canal interoceánico” para ese mismo año, creándose así una institución de supervisión nacional llamada la “autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua” (AGCI). Al año siguiente Nicaragua entregó a una empresa China llamada HKND (Hong-Kong Nicaragua Canal Development Investment Co.), la concesión para construir el gran canal. (La Voz del Sandinismo, 2015).

Entonces con lo anterior se han venido haciendo una serie de acuerdos, visitas, censos, estudios de factibilidad y obras por parte de la empresa China junto con otras corporaciones, HKND ha encargado a *China Railway Construction Corporation* para llevar a cabo estudios de viabilidad técnica, a *McKinsey & Company* para proveer información basada en hechos y análisis, y a *Environmental Resource Management* para llevar a cabo las evaluaciones sociales y ambientales y evaluaciones de impacto; Además de otras empresas encargadas del diseño y la puesta en marcha de los subproyectos que el Gran Canal trae consigo,

China Railway SIYUAN Survey and Design Group, es el contratista de diseño de plomo, y también es el encargado del diseño del sub-proyecto de la carretera. Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research tiene la responsabilidad del diseño del proyecto del canal. CCC Second Harbour Consultants tiene la responsabilidad del diseño de sub-proyecto de los puertos. Civil Aviation Engineering Consulting Company of China tiene la responsabilidad del diseño del

sub-proyecto del aeropuerto. Shenzhen LAY-OUT Planning Consultants tiene la responsabilidad del diseño de la zona franca y centros de vacaciones. (HKND Group, 2015).

2. ¿Qué es el Gran Canal?

La construcción del Gran Canal, materializa el sueño que desde hace cientos de años Nicaragua ha tenido en sus planes, pero muy pocos se han preguntado en realidad que es “El Gran Canal” que muchos avizoran cambiaría el mundo, con todo y sus consecuencias.

Pero qué sabemos del Gran Canal, la idea de unir el Pacífico con el Atlántico y todo lo que esto significa en el comercio, la economía mundial y la del país que posee esta mega obra que seguramente impactará al continente entero, a continuación se hará una síntesis de lo que se ha presentado a la opinión pública por parte del gobierno nicaragüense y la empresa *HKND Group* encargada de la construcción del canal.

HKND Group, es una empresa internacional privada dedicada al desarrollo de infraestructura dirigida por el empresario inversionista Wang Jing, el gobierno nicaragüense con la aprobación de la ley 800 dio marco legal a que empresas como HKND Group para que asuman el control total de la obra.

HKND Group (2015) afirma que El Gran Canal de Nicaragua, atravesará de Este a Oeste todo el territorio nicaragüense con una longitud de 278 kilómetros tres veces más que el Canal de Panamá y reducirá en gran medida la distancia entre Asia y Norteamérica como también con la costa Oeste de Sudamérica, este beneficio traerá consigo, que el canal asuma el 5% de todo el transporte marítimo a nivel mundial (HKND Group, 2015).

2.1 ¿Por qué esta mega obra?

La OMC (citado por HKND Group, 2015) afirma que el transporte marítimo mueve aproximadamente el 90% del total del comercio eso es en total 9 billones de toneladas para el 2013. Durante siglos la idea de unir mares o de recortar la

distancia de navegación es evidentemente, pues termina por representar tiempo y dinero, por ende ha sido una preocupación del comercio mundial.



Trazado Canal de Nicaragua [mapa]. (2015). Recuperado de http://www.infogate.cl/wp-content/uploads/2015/08/1404780081_Ruta-4-1-1024x597.jpg



Trazado Canal de Panamá [mapa]. (2015). Recuperado de <https://lahistoriadeldia.files.wordpress.com/2013/04/canal-de-panamc3a1.jpg>

Quizás el ejemplo más claro es el Canal de Panamá que une el Pacífico con el Atlántico y que reduce significativamente la distancia y el tiempo entre estos, aunque debido al altísimo flujo de transporte, el Canal de Panamá debió ser sometido a una ampliación pues los buques construidos actualmente superan el tamaño máximo para sus esclusas, de este modo el Gran Canal planea ser una alternativa al Canal de Panamá, que finalmente terminará convirtiéndose en un complemento del mismo; según “Daniel Ortega, el canal que la empresa China HKND se propone terminar de construir en este país en 2020 no será una amenaza para Panamá, sino un complemento a la demanda del comercio marítimo mundial” (TVN, 2015). Como lo afirma también HKND Group en su página oficial donde sustenta:

El rápido crecimiento del comercio este-oeste y del tamaño de los buques constituye un fundamento convincente para la construcción de un segundo Canal Interoceánico que atraviese Centroamérica. Las tendencias en el aumento de tamaño de los buques señalan un enorme mercado potencial para Nicaragua. Este mercado pertenece al canal de Nicaragua. (HKND Group, 2015).

Con el Gran Canal de Nicaragua, y la reducción significativa en la distancia de Asia a las Américas, el comercio marítimo impulsará una revolución en el comercio

mundial, como en su momento el Canal de Panamá lo hizo; desde la perspectiva nicaragüense el desarrollo interno del país con esta mega obra repercutirá en las economías vecinas, Costa Rica, Honduras y hasta el mismo Colombia sin embargo los beneficios directos no serán más que para Nicaragua pues la generación de empleo que según cifras presentadas por HKND de los 50.000 empleos directos el 50% de estos será para nicaragüenses además de 120.000 empleos indirectos serán creados y en su economía se duplicaría el PIB nacional actual a largo plazo (HKND, 2015).

Entre otras cosas y no menos importantes el proyecto del Gran Canal de Nicaragua dejaría consigo una serie de subproyectos beneficiando así directamente al país y a sus pobladores:

El proyecto integrado del Gran Canal de Nicaragua incluirá los siguientes 6 sub-proyectos: Canal (incluyendo las esclusas), dos Puertos, una Zona de Libre Comercio, Centros de Vacaciones, un Aeropuerto Internacional y varias carreteras. Además, habrá la construcción de una central eléctrica, fábrica de cemento, fábrica de acero y otras instalaciones relacionadas para garantizar la finalización con éxito del Canal dentro de 5 años (HKND group, 2015).

2.2 El sacrificio nicaragüense: Mucho por perder

Con la información presentada anteriormente, se logra evidenciar que los beneficios del canal serían muchos a nivel nacional e internacional, pero sin lugar a dudas todo beneficio requiere una responsabilidad y esto es uno de los temas más sonados alrededor de este proyecto, la pregunta es como un país con un PIB de US\$11.8 mil millones (Banco Mundial, 2015) puede invertir o realizar una obra de US\$45 mil millones (HKND Group, 2015) casi cuatro veces más de su producto interno bruto sin comprometer su soberanía, esto ha puesto desde siempre al filo de la duda los intereses reales de la obra, el costo que Nicaragua y sus pobladores, además del medio ambiente y toda la serie de concesiones que se dará a la empresa que realizará el proyecto ha llevado a muchos a pensar que más que esperar un beneficio para el desarrollo del país puede acabar comprometiendo aspectos muy importantes en la geopolítica mundial.

Para junio de 2013, la ley 840 era una realidad esta ley llamada “ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente a el canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas” enmarca una serie de condiciones especiales para la concesionaria HKND, que han puesto a pensar a varios analistas en que esta ley es un “Cheque en blanco” con el análisis de las cláusulas del contrato.

Según Fernando Bárcenas en una columna publicada en El Diario Confidencial de Nicaragua donde presenta 9 hechos que relacionados con el MCA o contrato de concesión Maestro y la ley 840, el primero y quizás el más grave es el tema de “los derechos de propiedad” donde se describen el equivalente al uso y posesión de las tierras y espacios por parte de la concesionaria que según Bárcenas, se convertiría en un enclave colonial (Bárcenas, 2013) por las condiciones que se ponen en el capítulo 8.1 el inciso B), C) y D) que cita:

- (b) el derecho irrestricto de usar la tierra, aire y espacio marítimo (distinto al referido en la Cláusula 8.1(a) anterior) donde se desarrollarán los trabajos de construcción del Sub-Proyecto y con la finalidad del Desarrollo y
- (c) derechos irrestrictos para, con la finalidad del Desarrollo y Operación del Sub-Proyecto correspondiente, extraer, almacenar y usar el agua y todos los otros recursos naturales correspondientes de acuerdo con las Leyes y durante la vigencia del Término de Concesión; y
- (d) cualquier otro derecho que fuera razonablemente necesario o deseable para entregarle al Patrocinador títulos libres de gravamen de todas las propiedades reales y personales a ser transferido por o en nombre del Gobierno ha dicho Patrocinador (o cualquier Entidad Clave correspondiente) en conexión con dicho Sub-Proyecto. (MCA Gobierno Nicaragua, 2013)

Estos incisos proveen casi la total soberanía sobre los espacios donde se desarrollan operaciones para la construcción del Gran Canal y las condiciones especiales para que esto se haga efectivo. En el siguiente capítulo profundizaremos sobre las consecuencias que la construcción de este canal terminaría por provocar en Nicaragua y en los países vecinos.

3. Proyecciones y consecuencias: Nicaragua

La construcción del Gran Canal al atravesar literalmente el país nicaragüense trae consigo implicaciones como son la represión, desplazamientos, daños

ambientales y muchas ilegalidades del Gran Canal. Estos son algunos de los temas que se han tocado últimamente en lo referente al canal ante la CIDH (Comisión Interamericana de Derechos Humanos) y ante la opinión pública, esto en aras de demostrar las posibles afectaciones que hasta el día de hoy ha mostrado el proyecto.

Salgar (2015) afirma: “Hasta ahora, sin embargo, son organizaciones independientes, como el Centro Humboldt, las que hacen las proyecciones, porque por parte del Estado no se conoce estudio alguno”, aludiendo a la poca información que se ha proporcionado a los nicaragüenses frente a la problemática que genera la construcción del canal.

Para Nicaragua además de ser un negocio rentable, dicha construcción traería consigo desarrollo al país centroamericano pero también dejará otro tipo de implicaciones que se justifican a continuación:

3.1 Ambientales

Una de las críticas que se le hacen al proyecto del Gran Canal es que no se conocen estudios del impacto ambiental a raíz de la construcción de este. Según Marcia Aguiluz (citada por Salgar, 2015), la dimensión de esta obra afectaría zonas importantes no solo para Nicaragua sino también para los países vecinos incluido Colombia.

Un problema agudo sobre el medio ambiente se encuentra en el del futuro del Gran Lago de Nicaragua, pues según el proyecto se desperdiciaría casi medio millón de metros cúbicos de agua dulce por cada barco, y teniendo en cuenta que esta es la mayor reserva de agua dulce en Centroamérica su impacto ambiental sería negativo, causando la contaminación del lago de Nicaragua a futuro (Wünderich, 2014).

El proyecto del Gran Canal al verse materializado tendría unos requerimientos de agua altos y constantes asumiendo que las condiciones climáticas y los niveles de agua en los lagos sean estables todo el año el proyecto podría funcionar bajo sus

proyecciones, pero como nos dice Jaime Incer Barquero Nicaragua y Honduras dada su posición geográfica y su condición tropical son países vulnerables a sufrir cambios climáticos impredecibles; como por ejemplo en el invierno del 2010 el lago de Nicaragua se desbordo mientras que en el verano del 2012 sufrió una sequía, demostrando así la inestabilidad de los niveles de agua y el clima en Nicaragua (Academia de Ciencias de Nicaragua, 2014).

Otro factor que si bien no es ambiental termina por repercutir en el mismo y es la sismicidad del territorio en cuestión debido a sus cercanías a la falla de San Andrés, lo que estructuralmente traería fallas al proyecto. Por otra parte al abrirse el canal al océano el agua salada entraría a los ecosistemas del río modificándolo al salinizar sus aguas impactando directamente en la fauna y la flora que habita en el mismo.

Quizás la contaminación del lago sea la consecuencia más grave, pues el recurso hídrico es limitado; las selvas que viven a su alrededor y rodean el río también se ven afectadas al entender que el caudal del río no es suficiente para el paso de barcos de gran calado, para esto se necesitara intervenir estos ecosistemas que serán potencialmente modificados, lo que llevara a sus especies a una adaptación forzosa o a su desaparición como ya sucedió y sin la existencia aun del canal de la extinción del tiburón de agua dulce (Academia de Ciencias de Nicaragua, 2014).

Aquí es donde tenemos que ver que el proyecto tiene fallas que con el tiempo llevaran a un desabastecimiento de agua además del desastre ambiental con la destrucción de 400.000 hectáreas de selva tropical (Wünderich, 2014).

3.2 Sociales

Para nadie es un secreto que la construcción del Gran Canal cambiaría el mapa de Nicaragua para siempre y consigo el ordenamiento territorial que lo rige; la falta de información y los pocos anuncios por parte del gobierno desencadenaron una serie de protestas por parte de los ciudadanos, enfrentando violentamente a la policía y el ejército. El 23 de diciembre en una de las protestas el gobierno sin escatimar esfuerzos ordeno una dura represión contra la manifestación dejando un balance negativo de 50 heridos y 33 detenidos (El País, 2015).

Aquí no se detienen las cosas, los nicaragüenses exigen al gobierno que expliquen todas las concesiones dadas a la empresa China, exigiendo transparencia en el proceso a lo que el gobierno ha contestado con represión.

Por otro lado los pueblos indígenas y afrodescendientes de Nicaragua, presentaron una demanda contra el Estado ante la CIDH, por la ausencia de una consulta previa en la aprobación de la Ley 840 sobre la concesión del canal, A lo anterior según las reglas del Sistema Interamericano de Derechos Humanos, “los pueblos que puedan verse afectados por un proyecto deben ser informados de manera previa y libre, teniendo en cuenta el impacto directo que la construcción pueda causar a su vida y subsistencia”; pero aun así esto no se cumplió. (Salgar, 2015)

Las omisiones del Estado en materia de consulta a pueblos indígenas y afrodescendientes. Estos grupos se encuentran presentes en el 52% de la ruta canalera y serán afectados por el proceso de expropiación de tierras, y violados sus derechos territoriales, de participación y de autodeterminación. A esta cifra hay que añadirle las 119.000 personas que podrían verse desplazadas. (CEJIL, 2015)

Entonces podemos evidenciar que El Gran Canal proyectará serios riesgos para los pueblos indígenas, estos dependen de la agricultura, la pesca y la caza para sobrevivir y si se llevan a cabo estas obras sus labores se modificarían pues para seguir con sus tareas necesitan que el ecosistema no sea modificado y como ya sabemos la ruta del canal altera este, pues toma cerca del 40% (Salgar, 2015) de sus territorios en la ruta proyectada.

Otro problema que forjará la construcción del canal es el desplazamiento, pues la construcción de este obliga a que se hagan expropiaciones de terrenos a los habitantes de escasos recursos que viven de la agricultura, lo que generaría otro problema a futuro pues, al reducir considerablemente las zonas agrícolas se estaría afectando la seguridad alimentaria de Nicaragua. Buob (citado por Salgar, 2015) dice que estos desplazamientos forzados no sólo irían hacia otras partes de Nicaragua sino también se darían hacia los países fronterizos como lo son Costa Rica y Honduras.

3.3 Diplomáticas

Marcia Aguiluz, directora del programa para Centroamérica y México de Cejil, esclarece que la Ley 840 (Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Atingente al Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas) implanta cambios preocupantes, esto Salgar (2015) lo explica así:

La zona de construcción del canal no van a regir las leyes nicaragüenses y que el personal que contrate la empresa, nacional o extranjero, no va a estar sujeto a las leyes del país. “Ahí vemos un tema de violación a derechos laborales”. La Ley 840 también “establece que las personas que vayan a sufrir alguna expropiación solamente van a poder impugnar el monto, no así la causa, ni la extensión ni otros elementos de la expropiación, y que además la expropiación la puede hacer una comisión que crea esta ley. Hay serios vicios que claramente afectan otras legislaciones, derechos humanos y para algunos sectores afectan la propia soberanía nicaragüense” (Salgar, 2015).

Buob (citado por Salgar, 2015) “complementa que con la Ley 840 se dan al inversionista o al concesionario derechos plenos sobre territorios, aguas internas y externas, durante 100 años lo que da control absoluto sobre toda la ruta escogida” (Salgar, 2015).

Esta preocupación que básicamente da vía libre al control de los territorios por parte de la concesionaria, terminaría por generar un problema de soberanía pues al tener el control total, representaría una zona que podría prestarse para los intereses del gobierno chino, un enclave militar estratégico muy cercano a los Estados Unidos.

Otra irregularidad es la falta de información sobre el financiamiento, pues no se sabe exactamente de donde salen los US\$40 mil millones que requiere el proyecto del Gran Canal, y así hayan 16 empresas invirtiendo, sus montos son muy bajos, además no hay presencia de ningún banco privado o público que esté involucrado con algún préstamo. (Salgar, 2015).

Si el PIB nicaragüense para el 2014 es de US\$11.8 mil millones anuales (Banco Mundial, 2015), y el financiamiento total de la obra sería de US\$40 mil millones, esto representaría que la deuda superaría casi 3 el producto interno bruto del país, lo que significaba prácticamente el endeudamiento completo de Nicaragua la venta parcial a la concesionaria.

Todo muestra una evidente ganancia a China, a Nicaragua e incluso para el resto de la región; esto ¿Por qué? Como se ha visto China no tienen un amplio comercio de petróleo con Venezuela y esto se debe a la inexistencia de una costa pacífica por parte de Venezuela, entonces con la construcción de este canal se va a facilitar el transporte de este tipo de materias primas y así mismo el costo de estas bajara (Nájar, 2013).

Adentrándonos un poco al tema internacional se ha demostrado que Daniel Ortega ha puesto la construcción del canal como un campo abierto para quien quiera invertir, y para él, Sr. Wang es solo un empresario privado sin ningún interés político; es decir, que la posición diplomática de Nicaragua es que este proyecto es netamente de negocios en el que la política es tocada de forma indirecta.

Por otro lado como ya se ha nombrado anteriormente, este proyecto tiene una dimensión tan grande que el involucramiento de la región es evidente, pero a pesar de esto Ortega insiste en mantener un conflicto fronterizo con Costa Rica, en el no involucramiento de este país en el proyecto; así que lo que se ha visto es la indiferencia por parte de Nicaragua a enfrentarlos y ha buscado nuevas rutas más internas que no involucren directamente a Costa Rica. Con este gesto podemos evidenciar que el gobierno de Nicaragua es consciente que no es conveniente llevar a cabo un conflicto al mismo tiempo que se hace un proyecto de tal magnitud (Wünderich, 2014).

3.4 Internacionales

Al darse la autorización a HKND de la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua se dieron una serie de comentarios y críticas en donde por una parte felicitaban a Nicaragua por la construcción de este canal ya que lleva una historia de

más de 100 años de intentos fallidos; y por otra parte empezaron las dudas sobre qué lo gana China con este proyecto, ya que por lógica Nicaragua debería ser la mayor ganadora (Nájar, 2013).

Con respecto a lo anterior analistas concuerdan en que puede haber una mejora en la competitividad de sus productos al bajar el costo del transporte, además que es evidente el aumento de participación en los mercados de América Latina por parte de China. Pero hay un punto aún más delicado que han tocado y es el de creer que desde allí como dice Dieterich, investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) de México. (Citado por Nájar, 2013) Tendría un acceso estratégico muy cerca de América del Norte, que en este momento no tiene. Para China sería un golazo geopolítico frente a Estados Unidos y una respuesta a lo que hace Washington, al trabar alianzas en la región cercana al país asiático. "Es como un ajedrez". "China dice: ustedes tratan de construir un muro de contención en mi vecindad inmediata, pues nosotros podemos hacer lo mismo con Costa Rica, México y ahora Nicaragua"(Najar, 2013).

Entonces como ya sabemos el canal interoceánico en Nicaragua va a facilitar el paso de productos chinos hacia Estados Unidos, pero esto podría manifestarse como una disputa del mercado ¿no?. Pero a pesar de esta idea Estados Unidos se ha mostrado sereno frente al tema. ¿Razón? Como nos muestra el panorama internacional Estados Unidos y China tienen más cosas que los unen y menos que los confronta, pues los dos manejan un alto nivel del PIB mundial, por ende los países entienden que su vínculo a futuro es una buena estrategia. Concluyendo este tema podría decirse que la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua va a unir a estos dos países de manera positiva (Nájar, 2013).

4. Consecuencias para Colombia

4.1 Fallo de la Haya

Aunque antes no era visible la relación directa de la construcción del Gran Canal Interoceánico por parte de Nicaragua con el fallo de la Haya que le quitó a Colombia 75.000 mil Km cuadrados de áreas marinas y submarinas, hoy con el transcurso del

tiempo y las investigaciones posteriores al fallo a favor de Nicaragua, se pueden recoger acontecimientos pasados que ponen en duda su neutralidad y que por el contrario parece favorecer un escenario para la construcción del canal.

Uno de los primeros hechos que hacen dudar en neutralidad del fallo es en la relación del empresario Chino Wang Jing y el gobierno nicaragüense que nunca durante el fallo detuvieron relaciones antes y por el contrario trabajaron en la adjudicación del proyecto a su empresa HKND Group empezando con un Memorándum de entendimiento “El 6 de septiembre de 2012, la Comisión del Canal Interoceánico de Nicaragua (en adelante ‘Comisión’) firmó un memorándum de entendimiento con HKND Group para establecer el alcance del proyecto.” (HKND, 2015) Como lo afirma su página oficial.

Pero mantener relaciones con un empresario chino no tendría por qué generar suspicacias, sin embargo las no inadvertidas relaciones de este empresario con las altas esferas del gobierno chino, empezaban a dar muestras de las verdaderas intenciones como lo explica Noemí Sanín y Miguel Ceballos en su libro *La llegada del dragón* “De esta forma, China consolidó su presencia como parte interesada y se convirtió con un dedazo en la dueña del 49% de un canal interoceánico ubicado en el patio trasero de Estados Unidos, a través del cual no solo podrán transitar barcos privados de comercio y turismo, sino buques y equipos militares de cualquier calado, ¡un verdadero triunfo geoestratégico!” (Sanín, Ceballos, 2013 Pg. 107)

Tal vez estas movidas diplomáticas pasen desapercibidas pero el factor humano en este caso es determinante, en el libro “*La llegada del dragón: ¿falló la Haya?*” de Noemí Sanín y Miguel Ceballos, plantean como Carlos Argüello Gómez, Embajador de Nicaragua en Holanda y que por más de 30 años ha representado a su país ante la Haya, gesto una jugada magistral el pro de los intereses de Nicaragua y China con el Gran Canal; la Jueza Xue Hanquin quien hizo parte del equipo que fallo el litigio entre Colombia y Nicaragua, fue embajadora de China en Holanda en el periodo de 2003 a 2008, lo que la hace colega del señor Argüello durante 5 años donde resulta normal que en el ejercicio de sus cargos terminen por atender la coyuntura de los litigios y los intereses de cada país, “¿Casualidad entonces que después de ser nombrada jueza falle?”

4.2 Fallo de la Haya, la cabeza de la serpiente

Las consecuencias de la construcción del canal interoceánico en Nicaragua no tenemos que esperarlas pues ya se ejecutaron, empezaron con el fallo de la Haya y van a seguir surgiendo, pues en curso ya está una segunda demanda para que la corte internacional defina el “rumbo exacto” de la delimitación, como lo presentó en un comunicado el 16 de septiembre de 2013:

La demanda nicaragüense que ha sido elaborada en concordancia plena con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, principios del derecho internacional, derecho consuetudinario y práctica de los estados, solicita a la Corte Internacional de Justicia que falle y declare el "rumbo exacto" de la frontera marítima entre Nicaragua y Colombia en las zonas de la plataforma continental que pertenecen a las Partes más allá de los límites determinados por la Corte en su sentencia del 19 de noviembre de 2012. Esta demanda tiene por propósito terminar de definir los espacios marítimos de Nicaragua que limitan con Colombia en el Caribe, sin perjuicio de los derechos de terceros estados. (El Tiempo, 2013)

Con esto, cerrando las puertas al gobierno colombiano a consolidar el fallo en un tratado limítrofe y más bien colocando en manos de la corte, que bien, ha sido generosa con Nicaragua, nuevamente la delimitación del mar. Sin embargo, mientras la posición del gobierno frente a este tema no se torne un poco más radical, las arbitrariedades jurídicas terminarán por volverse comunes y con el inicio de la construcción del Gran Canal independientemente se complete o no Colombia y los países centroamericanos más cercanos como Honduras y Costa Rica empezaran a sentir el peso de las decisiones que se tomen con respecto al mismo.

4.3 El Medio Ambiente, Seaflower en peligro

Con las cosas como van y con el inicio de las obras del Canal de Nicaragua empezamos por proyectarnos a las consecuencias mientras de a poco se puede ir revelando consecuencias ambientales que generan el aumento en el tráfico de buques de carga por el Mar Caribe, “Un informe publicado en 2014 por el Global Coral Reef Monitoring Network (GCRMN), que contó con apoyo del Departamento de Estado de Estados Unidos, advierte que “los corales del Caribe podrían

desaparecer en 20 años”. El estudio muestra cómo el tráfico del Canal de Panamá ha influido negativamente en los corales en el Mar Caribe. Si a este y otros estudios, como los realizados por la Corporación Coralina, Invemar y la Comisión Colombiana del Océano, se le suma el peligro adicional que generará la gigantesca sedimentación producida por la construcción y mantenimiento del canal de Nicaragua y el tráfico de buques de más de 500.000 toneladas” (Semana, 2014)

La afectación ambiental puede provocar daños irreversibles en una de las reservas coralinas más grandes del mundo, afectando el ecosistema y a corto o mediano plazo afectaría la economía pesquera de los pobladores de San Andrés, la construcción del canal traerá consigo el movimiento de 81 millones de toneladas de residuos sólidos que serán acomodadas a escasos kilómetros de las islas, generando daños ambientales demasiado graves.



Una amenaza para San Andrés, (mapa) recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/canal-de-nicaragua-afectara-san-andres-de-cuento-nada-de-chino-todo/417896-3>

4.4 ¿Y San Andrés?

Con respecto a todo el despliegue mediático que se hizo para la época del fallo en el país, la visita del presidente, el aumento del pie de fuerza y el desfile del 20 de julio 2012 en San Andrés, provocó que todos lográramos ver la falla en la soberanía, en el desentendimiento del estado Colombiano de su mar y de su territorio limítrofe; la economía costera basada en la pesca y el turismo terminaría por ser destruida al concretarse los planes de Nicaragua.

Por una parte la consecuencia ambiental relacionada anteriormente limitaría el turismo al destruirse el ecosistema marítimo; por otra parte al encontrar que muchos pescadores colombianos acuden a las que ahora son aguas nicaragüenses para pesca, evidenciamos que en algún momento esto termina por constituir problemas limítrofes como recientemente se presentó una vez firmado el fallo, y dónde buques de guerra se apostaron en la frontera marítima para básicamente mostrarse los dientes, ¿en dónde queda San Andrés?.

Conclusiones

A el Gran Canal de Nicaragua no le queda corto ni siquiera el nombre, será, si se cumplen las expectativas el mas, grande, largo y profundo de los canales, traerá consigo grandes cambios a nivel mundial, cambiara el mapa de Nicaragua, las rutas de comercio, modificara el medio ambiente y sin duda pone a China en occidente con todo lo que ello implica.

La idea de atravesar Nicaragua para unir dos océanos dejo de ser solo un sueño, hay que ser franco y entender que para potenciar el desarrollo, se tienen que hacer sacrificios, poniendo en una balanza los beneficios sobre las consecuencias, en este caso las cosas negativas ganan por su propio peso, aquí no solo pierde un país, sino toda la humanidad.

Las consecuencias ambientales tendrán implicaciones importantes, si aún no se tiene la certeza de que los estudios son totalmente verídicos, los cambios climáticos existen y generalmente son impredecibles, esta mega obra representa una amenaza muy grande para el futuro ambiental de centro América y el caribe.

Analizando esto se ve a simple vista que el ecosistema, la diversidad de la fauna y de la flora tendrían un impacto negativo, catastrófico e irreversible. Entonces debería existir la obligación de hacer el proyecto económicamente viable, socialmente contribuyente y ambientalmente benigno, para que así el proyecto tenga equilibrio y no se tuviese que lidiar con consecuencias negativas a futuro.

Por otra parte no menos importante, la incursión política del gobierno chino y la posibilidad de abrir fronteras con su economía representa una amenaza directa para las economías emergentes de América Latina y para su principal contrincante Estados Unidos no solo en lo económico sino también en lo político.

Colombia se ha llevado la peor parte, pues sin aun haberse iniciado la construcción del Canal ya recibía golpes en su soberanía, perdiendo parte de su territorio, aún falta mucho por venir en el tema de Colombia la verdad se sigue escribiendo pues el litigio no está solucionado del todo y la construcción de Canal no se detendrá como mencionamos anteriormente, esto trae consigo muchas otras consecuencias.

La verdad no está dicha y los documentos existentes solo muestran la parte propia del conflicto, Colombia y su perdida, Nicaragua y sus consecuencias, pero hay algo que realmente se puede comprobar y es que en medio de todas las versiones sin importar de donde vengan demuestran una tras otra que el Gran Canal en medio de toda su grandeza tendrá más cosas negativas que buenas.

Referencias Bibliográficas

Academia de Ciencias de Nicaragua. (2014). El Canal Interoceánico por Nicaragua aportes al debate/ academia de ciencias de Nicaragua. Managua, Nicaragua.

BANCO MUNDIAL. (2014, 04, 10). Nicaragua: panorama general. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/country/nicaragua/overview>

Bárceñas, F. (2013, 08, 16). Una trampa contractual. CONFIDENCIAL. Recuperado de <http://www.confidencial.com.ni/articulo/13273/unatrampa-contractual>

BBC MUNDO. (2014, 12, 22). Los impresionantes números del Gran Canal de Nicaragua. Recuperado de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/07/140708_economia_canal_nicaragua_cifras_nc

CEJIL. (2015, 03, 17). Organizaciones denunciaron ante CIDH violación de derechos humanos por la construcción del canal en Nicaragua. Recuperado de <https://cejil.org/comunicados/organizaciones-denunciaron-ante-cidh-violacion-de-derechos-humanos-por-la-construccion-d>

El País, (2015, 01, 01). Nicaragua, el 'Gran Canal' y la perpetuación de Daniel Ortega. Recuperado de http://internacional.elpais.com/internacional/2015/01/01/actualidad/1420148520_749810.html

El Tiempo, (2013, 09, 16) Nicaragua vuelve a demandar a Colombia ante La Haya recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13065818>

Gob. Nicaragua. (2012) LEY No. 800. Recuperado de [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/\\$FILE/Ley%20No.%20800%20El%20Gran%20Canal.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/$FILE/Ley%20No.%20800%20El%20Gran%20Canal.pdf)

Gob. Nicaragua. (2013) Acuerdo marco de concesión e implementación con relación a el Canal de Nicaragua y proyectos de desarrollo. Recuperado de [http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/\(\\$All\)/2A54988EC4B5600F06257B9E00592909?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/($All)/2A54988EC4B5600F06257B9E00592909?OpenDocument)

HKND GROUP. (2015). El Gran Canal de Nicaragua. Recuperado de <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=24>

HKND GROUP. (2015). Profundo Significado. Recuperado de <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=56>

HKND GROUP. (2015). Socios del proyecto. Recuperado de <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=25>

HKND GROUP. (2015). sobre HKND. Recuperado de <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=43>

La Voz del Sandinismo. (2015, 30 de marzo). *Gran Canal Interoceánico de Nicaragua*. Recuperado de <http://www.lavozdelsandinismo.com/gran-canal-interoceanico-de-nicaragua/>

Lemaitre, E. (1993). *Panamá y su separación de Colombia*. Nicaragua. AMAZONAS EDITORES LTDA.

Nájar, A. (2013, 06,14). ¿Qué gana China con el Canal de Nicaragua?. BBC MUNDO. Recuperado de http://www.bbc.com/mundo/noticias/2013/06/130614_china_canal_interoceanico_nicaragua_estados_unidos_panamá_centroamerica_an.shtml

Salgar, D. (2015, 03, 15). Las ilegalidades del Gran Canal nicaragüense. EL ESPECTADOR. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/elmundo/ilegalidades-del-gran-canal-nicaragueense-articulo-549566>

- Sandino Vive. (2003). Manifiesto. Recuperado de <http://www.sandinovive.org/sandino/manifiesto7-27-27.htm>
- Sanín, N., & Ceballos, M. (2015, 02, 14). De cuento nada. De chino todo. Semana. Recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/canal-de-nicaragua-afectara-san-andres-de-cuento-nada-de-chino-todo/417896-3>
- Sanin, N. Ceballos, M, (2013). *La llegada del dragón ¿Falló la Haya?* Colombia. PANAMERICANA EDITORIAL. LTDA.
- Semana. (2014, 12, 23). “El canal de Nicaragua no era cuento chino”. Recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/noemi-sanin-critica-actitud-de-santos-frente-canal-de-nicaragua/413251-3>
- Tvn. (2015, 06, 17). “Ortega asegura que Canal de Nicaragua no es amenaza para Panamá”. Recuperado de http://www.tvn-2.com/mundo/centroamerica/Ortega-asegura-Canal-Nicaragua-Panama_0_4234076648.html
- Wünderich, V. (2014). *El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño*. Recuperado de <http://165.98.12.83/1059/1/e97art2.pdf>