

# Nicaragua: El megaproyecto del “Canal Seco” amenaza de nuevo

El proyecto, retomado por la Empresa Portuaria Nacional, supondría un desastre ecológico en una zona declarada Reserva Natural y territorio ancestral de pueblos indígenas y afrodescendientes.

SERGIO DE CASTRO SÁNCHEZ

Monkey Point es una pequeña comunidad kriel de algo más de 300 habitantes situada a 47 km. al sur de Bluefields, capital de la nicaragüense Región Autónoma del Atlántico Sur (RAAS). Una distancia que no es recorrida por ningún transporte público y que sólo es posible salvar vía marítima. Su falta completa de servicios médicos y sus carencias educativas son sólo dos de las consecuencias de la falta de preocupación gubernamental por cubrir las necesidades más elementales de Monkey Point.



Sin embargo, desde hace diez años, este olvido institucional, ha venido acompañado del interés por parte de los diferentes gobiernos nicaragüenses por dar un nuevo impulso a un histórico megaproyecto, el cual pondría en serio peligro no sólo las playas y selvas de Monkey Point y a buena parte del Territorio Rama y Kriol, sino también los modos tradicionales de vida de los pueblos que habitan la zona desde hace siglos.

Alrededor de lo que ha venido a llamarse el Canal Seco, confluyen varios proyectos que tienen a Monkey Point como eje fundamental: un puerto de aguas profundas, el propio Canal Seco (un ferrocarril de enormes dimensiones que llegaría hasta la costa del Pacífico partiendo Nicaragua en dos), un oleoducto y una carretera que uniría Monkey con Nueva Guinea, desde donde conectaría con otra ya existente hasta Managua. Así, la histórica falta de infraestructuras que unan ambas costas nicaragüenses llegaría en parte a su final, pero con unas consecuencias ecológicas y socio-culturales prácticamente catastróficas. Un proyecto que está tomando, bajo el gobierno sandinista, un nuevo impulso a través de la nueva propuesta anunciada recientemente por la Empresa Portuaria Nacional (EPN) y que, como ya es tradición, deja de lado a los que la propia ley nicaragüense considera dueños de las tierras afectadas: el pueblo indígena rama y la comunidad étnica afrodescendiente de los krioles

## El desarrollo desembarca en Monkey Point

El pasado 8 de marzo, con una cobertura mediática e institucional que ya hubiera querido para sí el



mismísimo Cristóbal Colón, un destacamento de inversionistas y embajadores acompañados, entre otros, por Maria Lourdes Aguilar, Presidenta del Consejo Regional de la RAAS, y Virgilio Silva, Presidente Ejecutivo de la EPN, así como de varios miembros del gobierno central, y guarnecidos por elementos del Ejército nicaragüense y la Policía Nacional, desembarcaban en las playas de Monkey Point con la bandera del progreso y el desarrollo como sustituto de la cruz cristiana. Las intenciones de tan nutrido contingente nos las explicaba días antes Lourdes Aguilar, miembro del derechista Partido Liberal Constitucionalista (PLC): “(vamos) para empezar a hacer los contactos con la comunidad”, pero “primero para hacer una evaluación del sitio, ya que un proyecto tan grande necesita de un estudio y eso ha de ser ampliamente consultado con la comunidad” que, sin embargo, no fue informada de la visita. Los “nativos”, tal y como se referirían a los habitantes de Monkey algunos de los periodistas que acompañaron al contingente, respondían con beligerancia ante una visita que vulneraba sus derechos sobre unas tierras que la propia Constitución nicaragüense y diversas leyes aprobadas posteriormente consideran como de su propiedad.

Alen Clair, vicepresidente del Gobierno Comunal de Monkey Point, nos relataba así lo sucedido: “Ellos sólo venían a ver dónde pensaban construir el puerto sin consultarnos. Cuando vimos que no iban a arrimar para hablar con los comunitarios, salimos nosotros a interceptarlos y a decirles que lo que tenían que hacer era ir a la comunidad a decirnos cuál era el objetivo de su visita. Algunos de ellos, incluidos los concejales regionales, se pusieron a reír, diciéndonos que nosotros estábamos locos”.



Cuando por fin consiguieron convencer a los visitantes (no precisamente de manera amistosa) de que debían explicar a los comunitarios la razón de su presencia en Monkey Point, se dirigieron a la escuela en donde Maria Lourdes Aguilar pedía disculpas y explicaba que hasta el día de antes a las cinco de la tarde no supo de la visita, por lo que no pudo comunicárselo a la comunidad. Algo manifiestamente falso, tal y como le hizo saber la comunidad. Virgilio Silva explicó los beneficios económicos que traería para Nicaragua un puerto que les permitiría no tener que recurrir a los de otros países. Añadió igualmente que supondría avanzar en el camino del desarrollo no sólo a Nicaragua sino a toda Centroamérica y al mundo.

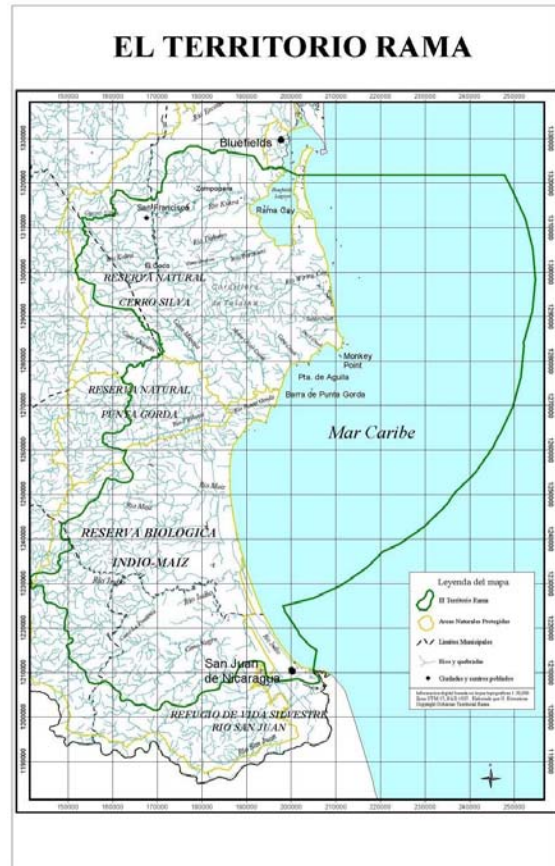
La comunidad, por su lado, manifestó que sólo sabía de los avances del proyecto de la EPN por la prensa y acusó a Maria Lourdes Aguilar de no tener ninguna intención de consultarles en nada referente al proyecto. Asimismo, les pidieron que hicieran saber al Presidente Ortega que en lugar de mandar proyectos que tratan de destruir las comunidades, implemente otros que realmente las benefician o que, al menos, no bloquee aquellos otros que llegan de otras instituciones. Una política que, según Alen Clair, busca que la gente abandone la comunidad para “no tener ningún problema a la hora de desalojar a la gente y poder así entrar libremente con sus proyectos”. Pearl Watson, Presidenta de la Comunidad y Secretaria del Gobierno Territorial Rama y Kriol

(GTRK), reclamó la necesidad de llevar a término el proceso de titulación de sus tierras antes de comenzar las negociaciones sobre cualquier proyecto que pretendan realizar en ellas.

## El Territorio Rama y Kriol

Comenzando por el derecho internacional y continuando tanto con la Constitución Política del Estado de Nicaragua de 1987, como con el Estatuto de Autonomía (Ley 28) de ese mismo año, los pueblos indígenas y afrodescendientes de la Costa Atlántica encuentran en el derecho positivo amplio sustento a sus reivindicaciones territoriales. Pero ha sido la Ley del Régimen de Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y Comunidades Étnicas<sup>1</sup> (Ley 445) la que ha dado una mayor cobertura legal tanto a sus reclamos como a su derecho a conservar y a que se tengan en cuenta sus formas de organización política. De acuerdo con esa ley, en vigor desde enero del 2003, varias comunidades se unieron con la intención de facilitar el proceso de diagnóstico, demarcación y titulación de sus tierras, en base a relaciones históricas de convivencia y de uso compartido del territorio. Ese es el caso del Territorio Rama y Kriol, conformado por un total de nueve comunidades.

Un proceso, el de titulación de sus tierras, para el que la misma Ley 445 creaba la Comisión Nacional de Demarcación y Titulación (CONADETI), de funcionamiento irregular dada su falta de financiamiento, sus pugnas internas y la prioridad que se le dan, debido a su carácter nacional y no regional, a las políticas dictadas por el gobierno de Managua. Así pues, los títulos otorgados por la CONADETI han sido muy pocos y, además, no siempre respetuosos con los reclamos indígenas. En estos momentos, el Gobierno Territorial Rama y Kriol (GTRK) ha entregado su diagnóstico a la CONADETI (primer paso en el largo y tortuoso camino hacia la titulación), la cual no está más que entorpeciendo el proceso en lugar de favorecerlo, que fue la función para la que supuestamente fue creada. Una explicación a esta situación paradójica la podemos encontrar, respecto al caso que nos ocupa, en el hecho de que en estos momentos, Maria Lourdes Aguilar, Presidenta del Consejo Regional de la RAAS y, como veíamos, muy interesada en que el Canal Seco se haga una realidad, es a su vez la Presidenta de la CONADETI<sup>2</sup>.



## El gobierno sandinista hace suyo el proyecto

La resurrección del Canal Seco por parte del Gobierno del presidente Ortega, quien lo calificó como “patrimonio de la humanidad” tras ganar las elecciones presidenciales de noviembre de 2006, se dio en julio de 2007. Pocos meses después, Virgilio Ortega, y

con la mirada estupefacta de los afectados que, en contra de lo que dicta la ley, no sabían nada acerca del asunto, declaraba: “Ahorita ya están los estudios terminados de Monkey Point, y consideramos que ésta va a ser una de las obras de arte (sic) de este gobierno para beneficio no sólo de Nicaragua sino de lo que es el comercio mundial”.

Los 350 millones de dólares que costaría sólo el puerto de aguas profundas a construir en Monkey Point, serían cubiertos por inversionistas de diferentes países entre los que suenan con fuerza Irán<sup>3</sup>, Venezuela o Dubai, pero a los que se podrían sumar también otros llegados de Brasil, Argentina, México o España (a través de la empresa Isolux).

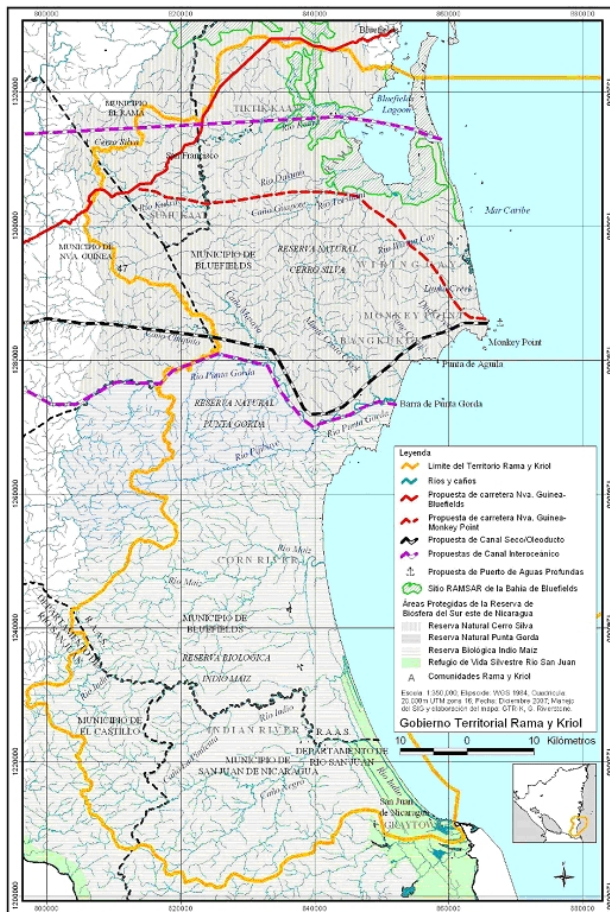
Respecto al resto del proyecto, sólo se han dado algunos datos acerca de la construcción del oleoducto (junto al cual se añadiría un sistema de fibra óptica). Los datos más recientes surgidos en la prensa a los que hemos tenido acceso, sin embargo, son de enero de 2007 y, por tanto, anteriores al nuevo impulso que al proyecto se le ha dado desde la EPN. Actualmente se habla en la comunidad de Monkey Point del interés de los venezolanos por financiar un oleoducto que permitiría transportar su crudo hasta Asia y la costa oeste de los EEUU.

### **Un proyecto histórico**

Ya en el siglo XVII tanto España como Inglaterra, que controlaban respectivamente las costas del Pacífico y del Atlántico de lo que ahora es Nicaragua, mostraron su interés en la construcción de un Canal Interoceánico que les permitiera dominar el comercio mundial en la región. Con esa finalidad, Inglaterra realizó varios ataques a los territorios en poder de los españoles, con la intención de controlar aquellas zonas necesarias para la construcción del canal. Un interés que continuaría durante el s. XVIII pero que, a partir del s. XIX y con el poder británico menguado, encontraría en los EEUU un nuevo rival inmerso en plena Doctrina Monroe. La imposición por parte de los EEUU de William Walker como presidente de Nicaragua en 1856, forzó a los británicos a firmar cuatro años después el Tratado de Managua, el cual suponía su retirada definitiva de la zona. Una influencia estadounidense que iría en aumento a pesar de la incorporación, apoyada por EEUU, de la región Atlántica a Nicaragua en 1894 por parte de Zelaya, por entonces su Presidente, dada la presencia mínima del estado nicaragüense en esa parte del país. A principios del s. XX, EEUU abandona su proyecto de construir un canal interoceánico en Nicaragua tras conseguir que Panamá se separe de Colombia y el control sobre el Canal de Panamá, que se inauguraría en 1914. Este desinterés animó a Zelaya a buscar financiamiento en el exterior para la construcción del canal interoceánico nicaragüense, lo que fue respondido por EEUU con una invasión que culminaría con la firma del Tratado Chamorro-Bryan en 1914 que, además de dejar bajo control estadounidense la práctica totalidad de la economía del país centroamericano, otorgaba a EEUU los derechos a perpetuidad sobre la construcción del canal. Algo en lo que ya no estaba interesado, pero que le permitía impedir que otros pudieran establecer una ruta alternativa a la panameña.

## TERRITORIO RAMA Y KRIOL

Mapa de Áreas Protegidas y Proyectos de Gran Impacto Ambiental



## Iniciativas contemporáneas

Tras la abrogación del Tratado Chamorro-Bryan en 1970, las puertas a la construcción del canal interoceánico quedaron de nuevo abiertas y a finales de la década de los 90', la empresa Canal Interoceánico de Nicaragua (CINN) lanzaba su iniciativa. Poco después, la empresa Sistema Intermodal de Transporte Global (SIT/Global), proponía un proyecto similar que entraría en competencia directa con el primero. En tanto la propuesta de la EPN no ha visto todavía la luz, ya que está en fase de búsqueda de financiamiento, las características de estos dos antiguos proyectos, que no han renunciado a sus objetivos, pueden darnos una idea de las características y consecuencias que tendría el canal que ahora promueve el Estado nicaragüense.

El CINN consta de una línea férrea de 375 Km. que uniría el puerto de

Monkey Point (cuya construcción convertiría a la comunidad en una ciudad portuaria) y el de Pie de Gigante, en el litoral Pacífico. El tren, que algunos documentos hablan que tendría una longitud de 25 Km. y dos pisos de altura, se trasladaría por una vía férrea cuyo recorrido iría acompañado de un enmallado de 500 metros de ancho. Dicha línea "interceptaré zonas de diferentes densidades poblacional, así como áreas de importancia como reservas naturales, áreas agrícolas, y regiones de humedales y zonas ecológicamente frágiles, etc."<sup>4</sup>. Además, incluiría un puerto terrestre para facilitar el intercambio de mercancías con el resto de Centroamérica.

El proyecto de SIT/GLOBAL, de características similares y que contaba también con inversores nicaragüenses, presenta sin embargo algunas diferencias: su recorrido acabaría en el Puerto de Corinto, lo que eleva su longitud a 458 Km., y añade la construcción de un oleoducto parejo a la línea férrea.

Las pugnas entre ambos proyectos y las acusaciones de corrupción llegaron a su punto álgido cuando, en octubre de 2001, los representantes en EEUU de CINN denunciaban a SIT/GLOBAL por espionaje. De hecho, Gilberto Cuadra, que ejercía de enlace entre el Gobierno y el CINN y que tuvo acceso a los datos de su proyecto, apareció posteriormente encabezando el proyecto de SIT/GLOBAL.

Sea como fuere, los Estudios de Impacto Ambiental no se realizaron en el plazo legal de tres años dado por el Gobierno y ambos proyectos perdieron sus derechos y quedaron

paralizados. Sin embargo, a finales de 2005, CINN volvía a mostrar su intención de hacer avanzar de nuevo el proyecto y hacía público el interés de una serie de empresas por invertir en él. Interés que, según le hacía saber a Daniel Ortega tras tomar posesión de su cargo, continuaría bajo su presidencia. Lo mismo hacía SIT/GLOBAL.

Así pues, no es difícil imaginar el descontento que debe haber provocado en ambas empresas la noticia de que la EPN ha decidido relanzar la construcción del canal por su cuenta.

### ¿Qué desarrollo y para quién?

Mientras Alen Clair nos explica las bondades de la vida en Monkey Point, alejada del trasiego de las grandes ciudades, libre de contaminación y cultivando y pescando todo lo que necesitan para comer, el proyecto es vendido como una oportunidad para que Nicaragua abandone el “subdesarrollo”, sumándose a la lista de países que controlan el comercio mundial. Para Maria Lourdes Aguilar, “otros



países se han desarrollado porque hay infraestructuras, hay caminos de penetración, hay carreteras por donde los productos o lo turistas aumentan una movilización económica que no puede paralizarse por un grupo de personas que no tienen interés en que la Costa Atlántica se desarrolle”. Y añade: “Si nos vamos a las estadísticas vemos que estamos en uno de los países más pobres del mundo, estamos en el tercer mundo, ¿no? (...) En estos momentos se ha retomado el proyecto porque es la alternativa para que nosotros podamos atraer el desarrollo tanto en la región como en Nicaragua y salir de la pobreza”.

Sin embargo, los verdaderos intereses que hay detrás del proyecto los podemos vislumbrar a través de las propias palabras de SIT/GLOBAL: “Nicaragua siempre ha sido un punto de interés de naciones más desarrolladas y colonizadores como España, Francia, Inglaterra y Estados Unidos, por considerarla el lugar ideal para a construcción de un Canal Interoceánico”<sup>5</sup>.

El 28 de marzo de 2001 el proyecto del CINN era aprobado por la Asamblea Nacional a pesar de las acciones judiciales desarrolladas por las comunidades de Monkey Point y Rama en tanto el mismo viola sus derechos en varios apartados de la legislación tanto nacional como internacional<sup>6</sup>. La Comisión Multisectorial, creada por Decreto de la Asamblea Nacional con el fin de impulsar los términos en que se desarrollaría el proyecto, elaboraba a finales de ese año la Normativa Básica sobre la que se basaría la construcción del canal. En ella se establecía que las tierras declaradas de utilidad pública serían expropiadas, pero no por el Estado, sino por el propio CINN, que pagaría

las indemnizaciones correspondientes. Respecto a los impactos en territorios indígenas, “el CINN, *dentro de su capacidad y criterios*, se compromete a no menoscabar las aspiraciones territoriales de las comunidades afectadas” (Art. 18). Además, todo el recorrido sería considerado zona franca, libre de impuestos y aranceles<sup>7</sup>.

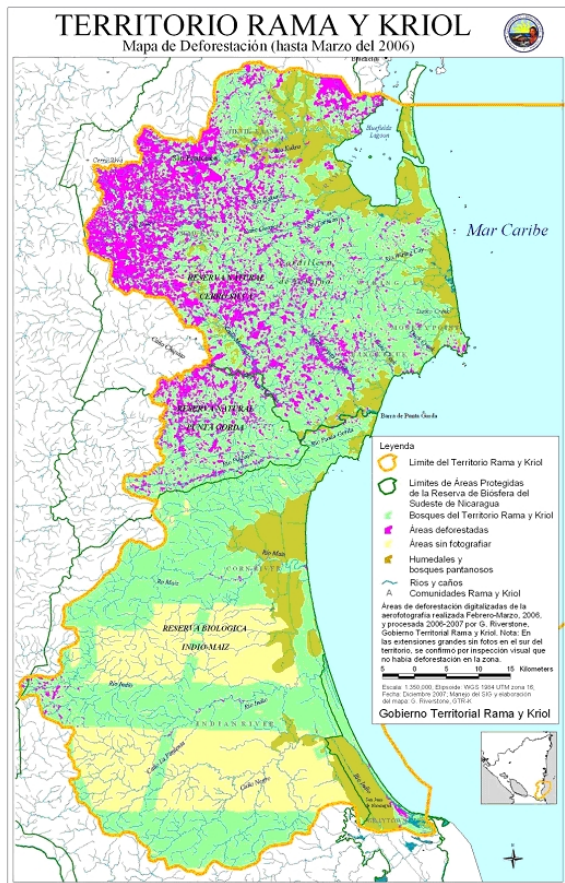
En una carta del por aquel entonces titular del Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales (MARENA), Arturo Harding, al Presidente nicaragüense, Enrique Bolaños, de fecha 16 de julio de 2003, le mostraba su preocupación por la aprobación de una normativa que en realidad era ilegal, a un mismo tiempo que le expresaba su “disposición para participar en los ajustes (legales) necesarios con el fin de que pueda llevarse a cabo el Proyecto”. En un contexto, el actual, en el que el Tratado de Libre Comercio y el neoliberalismo se han profundizado en Nicaragua<sup>8</sup>, no parece que los nuevos términos puedan ser más propicios para el pueblo nicaragüense (y mucho menos para los habitantes de las zonas afectadas) a los que se pretendían establecer en aquellos tiempos. La realidad es que el Gobierno de Nicaragua ha comenzado una embestida legislativa que facilitará los posibles problemas que a nivel legal puedan suponer éste y otros proyectos.

### **La estrategia legislativa institucional**

En febrero de este año, Virgilio Silva declaraba que el proyecto de construcción de un puerto de aguas profundas en Monkey Point se veía entorpecido por la falta de una Ley de Puertos en el país. Inconveniente que, sin embargo, sería rápidamente solventado ya que se estaba en proceso de asignar la elaboración de dicha ley a una empresa estadounidense para ser aprobada posteriormente en la Asamblea Nacional<sup>9</sup>. Algo, sin duda, realmente insólito dado, además, que Estados Unidos, tiene también intereses económicos en el proyecto<sup>10</sup>.

Otras iniciativas, como la Ley de Aguas o de Costas, van por el mismo camino. En concreto esta última, que está en fase de proyecto, prevé la nacionalización de toda la costa nicaragüense, incluida una franja de 250 metros de tierra firme, pasando por encima de los derechos territoriales de sus ancestrales pobladores. Por ejemplo, y en lo que nos atañe, la comunidad de Monkey Point simplemente pasaría a ser propiedad del Estado

En una carta fechada el 7 de julio de 2007, dirigida a la Comisión de Asuntos Municipales de la Asamblea Nacional de Nicaragua, encargada de aprobar el proyecto de ley, el GTRK no sólo manifestaba la ilegalidad que suponía el no haber sido consultados para la elaboración del Proyecto de Ley de Costas, tal y como marca la Constitución y otras leyes, en tanto la ley afecta a su territorio de manera directa, sino que consideraba que “el Proyecto de Ley es inconstitucional al prácticamente, expropiar las costas a los pueblos indígenas y de las comunidades étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica de Nicaragua”.



## La deforestación como estrategia gubernamental

Pero además de la ofensiva legal, los gobiernos nicaragüenses han preparado el terreno desde otros frentes.

La totalidad del Territorio Rama y Kriol se encuentra en zonas declaradas Reservas Naturales o de la Biosfera. Las dos de mayor extensión son la Reserva Natural Cerro Silva, al norte y en la que se encuentra Monkey Point y que atravesaría el Canal Seco, y la Reserva Biológica Indio-Maíz, al sur. Ambas han sufrido políticas institucionales muy diferentes según los intereses de los gobiernos centrales en la zona.

La Reserva Biológica Indio-Maíz, para la que se prevén proyectos de ecoturismo, ha permanecido casi intacta debido a la acción “eficaz” del ejército, que ha desalojado a cualquiera que pretendiera instalarse en la zona,

evitando así que se viera afectada por el avance de la frontera agrícola, devastador en todo el territorio de la Costa Atlántica. Sin embargo, ese celo ha supuesto al mismo tiempo el no respetar los derechos de los propios pueblos indígenas, que no fueron consultados a la hora de crear la propia Reserva Biológica y a los que incluso se les llega a impedir el paso a sus propias tierras. Ello supuso que el GTRK presentara en febrero de 2007 un recurso de amparo contra el MARENA dado que, como contaba un indígena de la zona, “en los retenes militares de la reserva no dejan pasar ni siquiera a las mujeres y niños que van a buscar asistencia médica; incluso el Ejército nos amenaza con armas de guerra y decomisa alimentos”.

La política gubernamental en la Reserva Natural Cerro Silva es muy diferente. En tanto que existen diferentes proyectos de infraestructura para la zona, el Gobierno ha hecho oídos sordos e incluso ha facilitado el avance de la frontera agrícola con unos resultados medioambientales catastróficos. Jaime Incer, afamado defensor del medio ambiente y del desarrollo sostenible y, entre otros cargos, Ministro del MARENA durante varios años, defendía en 2005 que el canal seco no afectaría al medio ambiente debido a que los territorios que atraviesa “están desforestados. Más bien se esperaría que el proyecto se enfoque en una reconstrucción de esa ecología”. Luminosas declaraciones que hacía desde su posición como director del equipo encargado de elaborar para el CINN un diagnóstico del impacto ambiental del megaproyecto.

### Kitkit Kaanu: sólo un ejemplo

La comunidad Rama de Kitkit Kaanu, también conocida como Zompopera, está situada a orillas del Río Kukra, en plena Reserva Natural Cerro Silva, y es un claro ejemplo de



las consecuencias que la “invasión”, tanto de pequeños campesinos como de grandes terratenientes, está teniendo sobre la zona.

Los alrededores del núcleo de la comunidad, en donde viven aproximadamente 100 personas, se encuentran completamente ocupados por personas llegadas del Pacífico que, sin ningún título y ajenos completamente a los derechos históricos que sobre esas tierras tiene el pueblo rama, se han dividido la zona para explotarla con prácticas que están acabando con los bosques y la selva. Bien sea por la necesidad de encontrar una manera con la que sobrevivir o bien, y de manera mucho más lesiva, por intereses económicos más ambiciosos, el caso es que la comunidad se ha quedado casi sin tierras y las que han sido ocupadas por los “mestizos” están siendo saqueadas y quemadas<sup>11</sup>.

Mientras acompañamos a la brigada de guardabosques voluntarios de la comunidad, escuchamos en varias ocasiones el sonido de las motosierras. “Casi a diario sale madera de la comunidad, algo completamente prohibido por la ley”, nos explica Juan Andrés Gómez, Presidente del Gobierno Comunal de Tiktik Kaanu. “Y cuando no se trata de tráfico ilegal de madera -nos explica- se trata de ‘despales’ (talas de árboles) y quemas del terreno con el fin de sembrar pasto para el ganado”. A pesar de que la brigada cuenta con uniformes del MARENA y de que se les explica pacientemente a los responsables de esas actuaciones la ilegalidad y las consecuencias medioambientales de sus actividades, la mayoría de los mestizos responden que seguirán con ellas.

Los terrenos que antes constituían la selva en donde los rama buscaban la madera para su uso doméstico o donde iban a cazar, se encuentran ahora en manos de otras gentes que ya no les dejan hacer uso de sus propias tierras, a pesar de llevar la mayoría muy poco tiempo en el lugar y no poseer ningún tipo de título. Muchos campesinos, necesitados de algo que llevarse a la boca, talan los bosques y los queman para poder sembrar algo que comer. La vocación forestal de la tierra les obliga



a hacerlo para que la tierra sirva para la siembra, aunque, tras una cosecha, se hace necesario volver a buscar otro lugar que *despalar* y quemar, dado que la tierra no da para más.

“No queremos tirar a nadie de aquí que esté necesitado de la tierra para subsistir”, nos explica Juan Andrés en referencia al proceso que les dará por fin un título sobre sus tierras, “sólo queremos que se respete el bosque y que nadie venga a hacer dinero. Quien se quede a trabajar y convivir con el bosque y con nosotros, no tendrá ningún problema. Nosotros les daremos un título para que ellos y sus descendientes puedan quedarse. Lo único que no podrán hacer es vender las tierras a otros”.

En lo que respecta al río, los métodos utilizados para la pesca por la población mestiza, que se muestra deseosa de que el canal y las carreteras se hagan realidad, también suponen serias consecuencias medioambientales. “Ellos tiran veneno al agua y luego recogen todos los peces que mueren. Más arriba, en donde la presencia de los mestizos

es mayor, se está envenenando el río. Ayer me decían que han aparecido cientos de peces muertos”, nos cuenta el Presidente Comunal de Tiktik Kaanu.



Pero el Gobierno y el MARENA no hacen nada al respecto a pesar de las constantes denuncias por parte de la comunidad. Una política que, a nivel de toda la Reserva Natural Cerro Silva, no sólo se muestra pasiva respecto a los atropellos medioambientales sino que la fomenta. Así, la nueva carretera entre Bluefields y Nueva Guinea, que costará 600 millones de dólares financiados por el Banco Mundial, no hará más que atraer nuevos colonos a la zona<sup>12</sup>. Ni que

decir tiene que el GTRK tampoco está siendo tomado en consideración en este otro proyecto que atravesará sus territorios.

### **Abandono institucional, paralización de proyectos y adoctrinamiento ideológico**

Un tercer frente de acción de las instituciones con el fin de facilitar el camino hacia la realización efectiva de sus proyectos, nos lo explica Pearl Watson, Presidenta de la Comunidad de Monkey Point y Secretaria del Gobierno Territorial Rama y Kriol (GTRK): “Nosotros no tenemos posibilidad de conseguir proyectos de desarrollo como en otros lugares, porque si ellos apoyan a las comunidades Rama, ellos mismos van a estorbar sus propios proyectos”. Pero no sólo se trata de abandono institucional. Alen Clair nos cuenta que varios proyectos, como la construcción de un muelle o de 60 casas en Monkey Point a través de ayuda internacional, han sido paralizados por el Gobierno bajo la excusa de que ellos ya tenían planes para la zona.

Al mismo tiempo, nos dice Alen Clair, “una de las cosas que los políticos están metiendo en la cabeza de la gente de la comunidad es que cuando llegue el Canal Seco va a haber desarrollo y empleo para toda la gente y que ahora como no tienen empleo ni ingresos, entonces no tienen una buena vida, sino que es una vida de última clase”.

Quizá por todo ello encontramos entre los habitantes de Monkey Point cierta dosis de pragmatismo: “Los líderes les hemos llevado a la comunidad el mensaje de que no importa lo que hagamos, el canal viene. Lo que tenemos que hacer es buscar una manera para que salgamos beneficiados. El Gobierno lo quiere y como somos minoría étnica no tenemos posibilidades de decirles no, porque si pudiéramos hacerlo, todos estaríamos diciendo lo mismo. Pero no es que la gente en verdad, de corazón quiera ese proyecto; lo dicen en las asambleas”.

Pero un pragmatismo que no está dispuesto todo: “Después de sentarnos y hablar y ver el Estudio de Impacto Ambiental, dependiendo de eso, nosotros podemos negociar. Porque si es algo beneficioso para todo el país podemos sacrificar algo, pero si va a causar demasiado daño, entonces tenemos que oponernos”, concluye Pearl Watson.

---

<sup>1</sup> Su nombre completo es: *Ley del Régimen de Propiedad Comunal de los Pueblos Indígenas y Comunidades Étnicas de las Regiones Autónomas de la Costa Atlántica de Nicaragua y de los Ríos Bocay, Coco, Indio y Maíz.*

---

<sup>2</sup> La Ley 445 establece que la presidencia de la CONADETI la detentarán, en periodos alternos de dos años, los Presidentes de los Consejos Regionales de la RAAS y de la RAAN.

<sup>3</sup> Las estrechas relaciones que ha establecido el Gobierno nicaragüense con Irán desde la llegada de Ortega a la presidencia están poniendo nervioso a más de uno. Quizá en ese contexto deba interpretarse la visita que Monkey Point recibió a finales de febrero de la organización ultraconservadora religiosa estadounidense “Rivers of the World”. Su líder, Ben Mathes, un “evangelizador” que viaja por todo el mundo, llegó “informando” a los comunitarios de que “todos los musulmanes son terroristas” y de que entre sus objetivos está el de invadir el planeta, dentro de cuyo plan se incluyen las inversiones a hacer en Nicaragua, como por ejemplo las destinadas al Canal Seco. Además de proponerles que un nutrido grupo de representantes de su organización permanecieran una temporada en la comunidad, y de ofrecer construirles una iglesia así como otros regalos, les entregaban una serie de cómics de orientación fundamentalista cristiana escritos por el famoso Jack Chick. (Vale la pena consultar el relativo a los musulmanes en: [http://www.chick.com/es/reading/tracts/0572/0572\\_01.asp](http://www.chick.com/es/reading/tracts/0572/0572_01.asp)). Por otro lado, varias publicaciones estadounidenses como el *New York Sun* o el *My San Antonio*, también han visitado Monkey Point, a través del mismo periodista, y han publicado amplios reportajes sobre el canal seco con la amenaza iraní como trasfondo.

<sup>4</sup> Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales: (MARENA): *Términos de Referencia para la elaboración del Proyecto de Canal Interoceánico de Nicaragua S.A. CINN*.

<sup>5</sup> SIT/GLOBAL: *Términos de Referencia. Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Integral de Ferrocarril Interoceánico de Nicaragua*.

<sup>6</sup> ACOSTA, María Luisa: “Usurpación estatal de tierras comunales indígenas: el caso de las comunidades de Monkey Point y Rama”, en RIVAS, Álvaro y BROKEGAARD, Rikke (Comps.): *Demarcación territorial de la propiedad comunal en la Costa Caribe de Nicaragua*, Managua: CIDCA-UCA, 2006. La entrada de vigor de la Ley 445 en 2003, añade en la actualidad más elementos legales en contra de la intención del Gobierno de no atender los derechos territoriales de sus legítimos dueños.

<sup>7</sup> La concesión por 40 años sería cubierta con el pago de un 5% sobre la facturación bruta de CINN (III, 6, 2). Ese pago les eximía de cualquier otro impuesto o tasa “vigente o futuro” (III, 7). Además, en caso de que surgieran diferencias, se establecía “un arbitraje como medio para dirimir las diferencias que puedan surgir entre el CINN y el Gobierno. Se aplicarán en su caso, reglas internacionales y en especial la Convención sobre Arreglos de Disputas de Inversión entre Estados y Nacionales de otros Estados aplicadas por el Centro Internacional para Arreglos de Disputas de Inversión” (III, 6, h), organismo controlado por el Banco Mundial. (*Normativa Básica que Regula los términos Técnicos-Económicos de Estudio de Factibilidad, Diseño Final y Condiciones de la Concesión a Favor de la Empresa Canal Interoceánico de Nicaragua S.A. para la Construcción, Operación y Explotación del Proyecto de Canal Interoceánico de Nicaragua*, aprobada por la Asamblea Nacional el 10 de septiembre de 2001).

<sup>8</sup> El carácter pragmático del Gobierno Sandinista y su poco clara política económica, todavía muy ligada a los organismos internacionales, no parecen que vayan a suponer en este caso una ruptura con las reglas del juego establecidas por la economía neoliberal.

<sup>9</sup> La estadounidense Agencia de Desarrollo y Comercio (TDA, en sus siglas en inglés) ha donado un total de 510.000 dólares para la elaboración de dicha ley.

<sup>10</sup> El presidente de CINN es el inversionista estadounidense Don Bosco y empresas de este país, dentro del baile de países de los que se ha hablado a lo largo de los años, han aparecido algunas estadounidenses relacionadas tanto con el proyecto que él lidera como con el de SIT/GLOBAL.

<sup>11</sup> El anuncio en su día del proyecto de realización del Canal Seco, supuso una avalancha de colonos y de supuestos propietarios (que defendían tener títulos otorgados en el pasado pero que nunca habían puesto un pie en esas tierras) con la intención de verse beneficiados por la venta de las mismas a las empresas impulsoras del proyecto.

<sup>12</sup> En una carta del GTRK del 3 de septiembre de 2005 al por entonces Ministro de Transporte e Infraestructura, Pedro Solórzano, se puede leer: “...estamos profundamente preocupados por los constantes anuncios que escuchamos sobre la construcción de la carretera Bluefields-Nueva Guinea. (...) Nuestra preocupación radica en que, a pesar que tal proyecto está afectando desde ya nuestro territorio, el mismo no nos ha sido consultado, de conformidad con lo establecido con los Artículo 16 y 17 de la Ley 445. Ya que consideramos que como consecuencia de la construcción de la carretera se va a generar una mayor emigración de colonos dentro de nuestro territorio tradicional. Emigración que actualmente ya se esta realizando de manera desordenada y agresiva contra nuestras comunidades indígenas y étnicas, y sobre el medioambiente. Lo anterior, aun sin que se haya construido la carretera, y por su solo anuncio, ya este ha atraído centenares de colonos precaristas dentro de nuestras tierras”.