

## El proyecto canal interoceánico de Nicaragua: clima de diálogo, consulta social y otros efectos relacionados

---

Por Danny Ramírez Ayérdiz<sup>1</sup>

### Introducción

La construcción de un canal interoceánico en Nicaragua que promueve actualmente el gobierno de Daniel Ortega Saavedra, ha concentrado atención nacional e internacional por la complejidad que representa en términos sociales, ecológicos y políticos. El Gran Canal Interoceánico (en adelante, “el canal”, “el proyecto canalero” o “el canal interoceánico”) es una vieja aspiración de las oligarquías del país centroamericano –el segundo más pobre después de Haití- que no ha podido ser lograda por diversas vicisitudes. No obstante, ha sido un anhelo cuya perennidad no ha conocido límites de intentos, de tiempo o de las ideologías. La vigencia del canal como anhelo nacional también ha sido sostenida por los gobiernos más allá de las diferencias ideológicas. Toda esta insistencia política en construir este antiguo proyecto comprueba que es una política de Estado.

Si bien, la concesión para la construcción del canal otorgada por el gobierno a Wang Jing –sin experiencia previa en construcción de infraestructuras de gran dimensión- en 2013 hace parte de decenas de concesiones hechas, tanto a gobiernos extranjeros como a empresarios privados, a lo largo de la historia de Nicaragua independiente. Sin embargo las promesas hechas por el multimillonario chino y la reciente influencia económica del gigante asiático en la región, hace pensar a los promotores gubernamentales de este proyecto que la construcción del canal esta vez sí será una realidad. No obstante, este nuevo intento canalero es particular por el clima de descontento, cuestionamiento y amplias críticas de importantes sectores de la sociedad civil organizada, que han hecho saber constantemente al gobierno en medio de marchas (60 desde 2014) con una fuerte participación de sectores campesinos.

Este intento canalero, además de enfrentar a una sociedad civil organizada que es frontalmente crítica de su carácter extractivista, de todos sus aspectos socio-ambientales y jurídicos del proyecto, también tiene ante sí una pesada carga con los pueblos indígenas y afrodescendientes cuyos territorios serán apropiados para construir la obra principal: el canal de aguas profundas y los proyectos adjuntos que superará cuatro veces al de Panamá. Los pueblos indígenas y afrodescendientes, en especial los del Caribe Sur, han pedido al Estado su inclusión en todo proceso del proyecto que les afecte; no obstante, la negativa del aparato gubernamental ha generado una diversidad de acciones de protesta, denuncia e interposición de acciones ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, órgano que vigila el cumplimiento de la Convención Americana de Derechos Humanos, tratado del que Nicaragua es Estado Parte desde 1979.

En este escrito se exponen algunos enfoques que observamos en el Estado nicaragüense para la creación de un clima de diálogo y consulta en el contexto del actual intento canalero con la sociedad civil y con las comunidades indígenas y afrodescendientes. También, se anotan algunos aspectos sobre la dimensión política-jurídica del proyecto y sus posibles efectos ecológicos y sociales.

---

<sup>1</sup> Docente del Instituto Centroamericano de Estudios Jurídicos y Políticos de la Universidad Politécnica de Nicaragua, UPOLI. E-Mail del contacto: investigador-icejp2@upoli.edu.ni.



## 1. Una vía de escape para el subdesarrollo

Nicaragua es uno de los países de la región latinoamericana con uno de los menores índices de desarrollo, cundiendo la pobreza y la fragilidad del orden democrático (PNUD, 2013), heredado de gobiernos dictatoriales en el pasado y más recientemente, de gobiernos con altos índices de corrupción,<sup>2</sup> aplicadores de políticas neoliberales que acentuaron mucho más los niveles de exclusión y desprotección social (Vargas, 2006).

En una historia marcada por los conflictos armados internos, las irrupciones continuas al orden institucional, los desastres naturales y la pobreza, como males sistemáticos del país, los sucesivos gobiernos han promovido -a sabiendas de la posición geográfica estratégica del país para una obra como esta (Íncer, 2013: 12)- al canal como destino inevitable y natural, un sueño nacional providencialmente asignado para la solución del subdesarrollo (Wünderich, 2014: 26). De hecho, el actual presidente, Daniel Ortega (no asociado ideológicamente con las oligarquías que alimentaron al canal como proyecto nacional) en 2014 dijo que este proyecto es “[...] la única manera realmente que tiene Nicaragua de poder hacer frente al tema de la pobreza con paso más rápido, que es lo que demanda el crecimiento de nuestro país [...]” (Miranda, 2014).

Nicaragua no fue de interés para el dominio español, como otras regiones de la colonia y su estructura económica quedó rezagada y lo siguió estando aún independiente, a causa de gobiernos interesados más por los conflictos generados entre sectores ideológicos antagónicos que han dominado la mayor parte de su historia, que por el aprovechamiento de la riqueza nacional. Convertir la riqueza nacional en medios para lograr una producción y distribución justa, apenas es un objetivo que se planteó el gobierno revolucionario de los años 80 pero que fue atacado por la guerra de agresión orquestada por Estados Unidos que dinamitó las esperanzas de la clase gobernante en el modelo de economía mixta esbozado por la Revolución.

Así las cosas y como es lógico, las arcas del Estado nicaragüense no han tenido -ni tienen- la capacidad para financiar una obra tal y es por eso que *a lo largo de ciento cincuenta años* se ha otorgado unas veintiocho concesiones, a capital privado y potencias mundiales, para construir el canal, la gran mayoría completamente desventajosas económicamente. Estas concesiones (más de treinta documentos, en 190 años, entre leyes, contratos y tratados) adjudicadas en el pasado, se han caracterizado por la entrega extensiva de derechos (López, 2013: 66) entrega que se justifica por un “modelo de progreso” bajo una “lógica de enclave” (Téllez, 2015: 1).<sup>3</sup>

2 Una perspectiva amplia sobre la corrupción en el país, puede obtenerse del informe “*Diagnóstico de la corrupción en Nicaragua*” (2009) (Peñailillo, et al. 2009).

3 Dora María Téllez (2005: 1), historiadora, comandante guerrillera y exministra de salud durante la revolución sandinista, opina: “El proyecto canalero corresponde al modelo de progreso impulsado en Nicaragua y en muchos otros países de América Latina desde el siglo XIX. Asume que la vida comunitaria y la producción campesina son retrógradas y que la gran inversión extranjera, con características de enclave, es el progreso. Que eso justifica la entrega de territorios, concesiones, exenciones e incluso cesión de derechos soberanos. Ese mismo modelo se impulsó durante la última parte del siglo XIX y la primera parte del siglo XX para establecer plantaciones de café y explotaciones ganaderas en los departamentos de Matagalpa y Jinotega. El gobierno obligó a las comunidades a ceder sus tierras, a título de la llegada del progreso. Los indígenas en el país, son los más pobres de entre la población total. Este proyecto se estructura sobre esa misma filosofía, nada más que en condiciones de globalización económica [...]”.



## 2. El actual intento canalero chino, ¿en qué consiste?

### *El contexto jurídico del canal*

El gobierno de Daniel Ortega<sup>4</sup> en 2012 reaviva el proyecto del Canal y ha otorgado la concesión de construcción del proyecto, mediante la Ley 840 “Ley especial para el desarrollo de transporte e infraestructuras atingente al gran canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas” (en lo sucesivo “la Ley 840”) de junio de 2013, a la Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A, EDGI inscrita en Nicaragua, vinculada con Group Holding Limited, Company Limited, HKND –inscrita en Islas Caimán-. El ciudadano chino Wang Jing es el representante de ambas empresas y cara visible de las negociaciones con el gobierno de Nicaragua.

La idea del canal retomado por Ortega, es la tercera vez que se reabre en el contexto de una Nicaragua con sistema político que oficialmente vive en democracia –inaugurada en 1990 con la asunción de Violeta de Chamorro en el cargo de presidenta de la República-. Antes que Ortega, los presidentes electos en este período democrático, Arnoldo Alemán (1997-2001) y Enrique Bolaños (2001-2007) habían hecho sendas propuestas para construir un canal interoceánico: el primero, un canal seco (Ruiz López, 2000) -proyecto que consistía establecer líneas de ferrocarriles que permitiera el transporte de contenedores, acortando distancias entre la costa este de Estados Unidos y Asia- y el segundo, uno de aguas profundas, similar al que proyecta construir la administración de Ortega.<sup>5</sup>

La Ley 840 y el Acuerdo Marco de concesión e implementación con relación el Canal de Nicaragua y proyectos de desarrollo (en adelante “el Acuerdo Marco” o “el MCA”) han sido fuertemente criticadas, puesto que, ni en el proceso de adjudicación de la ley que fue discutida y aprobada en cuestión de tres semanas, ni el MCA hubo algún tipo de consulta ni a la población en general y en específico, a las poblaciones que teóricamente serían afectadas (López, 2013: 66). A pesar que la vía del canal ya fue establecida (Álvarez, 2014) y se ha anunciado el inicio oficial de las primeras obras (Télam, 2014). No obstante, no son visibles aún.

El jurista nicaragüense Alejandro Aguilar (2014: 111-112), al analizar la Ley 840 y el Acuerdo Marco, advierte sobre una serie de prerrogativas extensivas concedidas al empresario Wang, entre las que mencionamos:

- a) La concesión exclusiva para patrocinar la ejecución 10 subproyectos por 100 años a partir del inicio de operaciones del Gran Canal.
- b) El derecho de ceder, novar, transferir, o gravar todos, o cualquiera de sus derechos.
- c) El derecho de pagar indemnizaciones en 3 meses a partir de la declaración de valor.

4 El portal en internet vinculado al oficialismo “*La voz del Sandinismo*”, aloja noticias y datos amplios relacionados al Gran Canal. Disponible en: <http://www.lavozdelsandinismo.com/gran-canal-interoceanico-de-nicaragua/>. Fecha de Consulta: 03/04/2016.

5 El gobierno de Enrique Bolaños Geyer elaboró uno de los proyectos más completos sobre la construcción del histórico canal de aguas profundas. En el siguiente enlace, se encuentra información sobre lo que su gestión realizó en este sentido: <http://enriquebolanos.org/context.php?item=desarrollo-canal>. Fecha de Consulta: 18/06/2015.



- d) La exclusión del régimen de libre competencia y competencia desleal de Nicaragua.
- e) El derecho a que no le afecte ninguna norma legal de Nicaragua.
- f) El derecho a que no le afecta ninguna disposición administrativa de Nicaragua.
- g) El derecho a no ser sujeto de ninguna sanción civil o penal por incumplimientos.
- h) Derecho amplio de exenciones y gozar de un régimen tributario excepcional.
- i) Derecho a ser compensado en 7 días por cualquier evento desestabilizador.
- j) Derecho a ejercer acciones contra cualquier bien, activo o reservas del BCN [Banco Central de Nicaragua].<sup>6</sup>
- k) Derecho a ejercer acciones provisionales contra dichas reservas monetarias.
- l) Ser compensado por inconstitucionalidad, o violación tratados internacionales.

La Ley 800, que establece la base inicial del régimen jurídico de la canal, aprobada en junio de 2012, ha sido señalada de inconstitucional e ilegítima, sobre todo por las organizaciones ambientales y de representación de las comunidades afro-indígenas, ante la falta de consulta previa e informada sobre las posibles afectaciones a los territorios indígenas. Por otra parte, la Comisión del Gran Canal (entidad del Estado contraparte de HKND), no tiene ninguna representación de las comunidades indígenas o afro descendientes a los fines de preservar los intereses de estos grupos (López, 2013: 66).

La concesión del canal, hecha por el gobierno a Wang Jing, ha sido, además, criticada por la discrecionalidad con la que se ha manejado y por apartarse de los estándares internacionales sobre adjudicación de este tipo de proyectos. Según Transparencia Internacional los *adjudicamientos* -anota Wunderlich (2014: 31)-, tienen que cumplir con los siguientes criterios: las condiciones deben ser transparentes (transparencia), una convocatoria debe asegurar la competencia de los posibles concesionarios (competencia) y la participación democrática en el proceso de decisión debe tener lugar (consulta).

Mapa N°1. Ruta oficial del canal aprobado por el gobierno en julio de 2014



Fuente: Red Local (2015)

<sup>6</sup> El texto entre corchetes es agregado.

### *Los datos técnicos del proyecto*

Según datos oficiales de la empresa concesionaria HKND, el canal tendrá 278 kilómetros trayecto por el que se espera transiten buques con capacidad de hasta 25000 contenedores y barcos con cabida de hasta 400000 toneladas de carga. Para que el canal pueda funcionar apropiadamente, esta colosal obra necesitará además de una serie de sub proyectos adicionales que dimensionan aún más los niveles de amplia modificación socio-ambiental que sufrirán la totalidad de las áreas afectadas por la construcción no sólo de la obra principal. Aparte del propio canal según la organización nicaragüense Red Nicaragüense por la Democracia y el Desarrollo Local (2015: 5 y 6), se prevé:

(...) Se construirían solo dos puntos en el país para el tránsito terrestre entre la zona sur y norte del canal: en Rivas HKND Group planea construir un puente en la Carretera Panamericana y en San Miguelito un ferry que cruce el canal para permitir el paso de vehículos y personas hacia San Carlos. El proyecto incluye estos componentes: El canal con dos esclusas, que son grandes tanques que, al llenarse de agua, permiten subir los barcos al nivel del lago Cocibolca y luego bajarlos al nivel del mar. Dos puertos con un canal de entrada en el mar y dos rompeolas en las costas del Pacífico y del Caribe. Un gran lago artificial llamado Atlanta con una superficie de 56,076 manzanas (mz) o 395 kilómetros cuadrados (km<sup>2</sup>) en la Región Costa Caribe Sur (RCCS). Un lago llamado Agua Zarca de 6885 mz (48.5 km<sup>2</sup>) en la misma región para alimentar una central hidroeléctrica. Además de estos componentes, la ley 840 autoriza a HKND Group a construir otros subproyectos: 1 ferrocarril y 1 oleoducto que cruzarían el país, 2 aeropuertos y 2 zonas de libre comercio, una en Tola y otra en Bluefields (...)

Es especialmente llamativo, la simultaneidad y la perentoriedad con la que expresa la concesionaria que se debe construir la obra principal y los sub proyectos, sin obstar la envergadura que estos representan y sus efectos. A pesar de que, según la Ley 840 y el MCA, la empresa HKND cuenta con 16 años previos para la búsqueda de fondos, más los propios de la construcción, Wang Jing expresó este año la necesidad de que la obra se construya lo antes posible, “a como sea, en un plazo de cinco años” (Álvarez y González, 2015).

En ocasión de la presentación de la ruta definitiva del canal por HKND en julio de 2014, esta empresa reconoció, además, que la construcción del mismo enfrenta “retos para su sostenibilidad”, entre ellos “la biodiversidad, los recursos hídricos, el lago de Nicaragua, los territorios indígenas y el reasentamiento involuntario” (HKND: 2014, 7). Luego, en 2015, el Estudio de Impacto Ambiental y Social (en adelante “EIAS”) para este proyecto elaborado por la consultora inglesa Environmental Research Management (“ERM”, por sus siglas en inglés) ha señalado que muchos de los daños sociales y ambientales pueden ser “diversos, irreversibles o sin precedentes” (ERM, 2015: 27). Sin embargo, como veremos más adelante, estos retos que HKND dice enfrentar, no están siendo problematizados, precisamente, a través de las vías que se esperaría en el contexto de una sociedad democrática, mediante la consulta y el diálogo con la sociedad o, en el caso de las poblaciones indígenas, a través de la consulta libre, previa e informada.



### ***3. Los desafíos del Estado nicaragüense: entre la destrucción ecológica, la tensión social y la ausencia de consulta del proceso canalero***

El gobierno nicaragüense no se ha enfrentado antes con un escenario nacional tan complicado para la ejecución de su gran ideal de desarrollo para el fin del subdesarrollo. Esta vez afronta a una sociedad civil organizada con una mayor conciencia ante los desastres ecológicos que se producirían por una mega obra que supone la modificación irreparable de un inmenso trayecto del territorio estatal, destruyendo ante su paso flora, fauna y sobre todo, el peligro de pérdida de la segunda masa de agua dulce más grande de Latinoamérica: el lago Cocibolca.

Por otro lado, el Estado de Nicaragua enfrenta también a una sociedad civil (entiéndase organizaciones de toda acción social, incluida partidos políticos y entidades académicas) que persiste constantemente en el llamar al gobierno y HKND a consultar ampliamente todos los aspectos de este proyecto que actualmente se encuentra en la etapa de estudios del terreno que será afectado. En las anteriores etapas, aprobación del marco jurídico del canal (2012-2013), otorgamiento de la concesión a HKND (2013), aprobación de la vía definitiva de la obra (2014), estudios de campo a los fines de las anotaciones de impacto ambiental y social (2013-2015) entre otros aspectos, la consulta no ha sido generalizada y se ha caracterizado por un alto hermetismo y ocultamiento de toda información técnica por gobierno y la concesionaria del proyecto. Esto ha provocado el rechazo de la sociedad civil y la denuncia de las omisiones mencionadas ante instancias como la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

#### ***Opinión de la población en general y tensión social de las poblaciones afectadas***

Acerca de la opinión de la población en general, es interesante mencionar que un estudio de opinión titulado “¿Qué piensan los nicaragüenses del Canal Interoceánico del Presidente Daniel Ortega” publicado en la revista “Perspectivas desde el Barómetro de las Américas: 2015”, refleja que si bien, “[...] la opinión pública se ha mostrado más positiva que negativa sobre la construcción del canal, reflejando la esperanza popular de un impacto favorable en el Empleo y el crecimiento económico”, el mismo estudio señala que, “la misma población entrevistada califica como un aspecto negativo los efectos medioambientales del canal (43,4 %) y sobre las expropiaciones que hará el Estado, el 91,3 %, afirmó que [...] el Estado no tiene derecho a tomar la propiedad”. Los resultados de estudio parecen confirmar, que si bien la población es positiva a la idea de construir el canal por sus posibles efectos en el empleo y la economía, también comparte las preocupaciones de la sociedad civil organizada, especialmente lo relativo a la cuestión ambiental y el tema de la propiedad, estos últimos aspectos centrales del actual debate sobre el proyecto del canal (Coleman, 2015: 1-7).

En un clima de falta de consulta a la población sobre lo que es, quizá, la decisión más importante que implica a las y los nicaragüenses en todos sus años de independencia, el gobierno podría afrontar a futuro diversas conflictividades sociales, especialmente, en las áreas campesinas que sufrirán del desplazamiento por las obras sin saber aún dónde oficialmente el Estado los reubicará teniendo en cuenta que en el país no existe una política de bancos de tierra para compensar este tipo de expropiaciones.



El campesinado y el área rural, organizados y no, han despuntado las últimas marchas de protesta contra la construcción del canal.<sup>7</sup> Evidentemente, las sucesivas marchas organizadas por las áreas rurales –60 movilizaciones hasta 22 de abril de 2016–, no se han teñido ni con las banderas ideológicas, ni con los compromisos partidarios, sino con el natural reclamo por la tierra, que hasta el momento continúa condenada a una inminente expropiación que se rumorea afectará a 30000 tenedores agrarios.

El estudio *Valoraciones Socio Ambientales de la Ruta Seleccionada para la Construcción del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua* anota como una consecuencia directa que el hábitat y modo de vida de miles de personas será quebrantado irremediamente: “derechos individuales y colectivos, de propiedad, patrones de asentamientos humanos, ruptura de tejido social, empleos, actividades productivas, educación, salud, y ambiente, las cuales se verán afectadas por la ejecución de las obras” (Humboldt, 2014).

El Estado se aventura a la alteración directa e indirecta de la vida de poco más de 100000 personas –según el estudio citado– que estarían siendo removidas o aquejadas por las gigantescas obras previstas. Sin una política conocida sobre reparaciones -no solo indemnizatorias- para estas personas, el gobierno está ante el dilema humano más grande de la historia nacional: ¿cuánto del derecho al desarrollo que justifica la construcción del canal asegurará el acceso a la vida digna en condiciones de plena existencia de toda esta gente?

Por ausencia de publicidad de estudios estatales de impacto social ambiental la situación de las condiciones humanas quizá no se han visto en su amplitud real: el canal dividirá en dos tantos el territorio nacional de este a oeste. Una barrera artificial que se traducirá en la ruptura de miles de relaciones sociales, de reconfiguración de formas de producción económica y de sostenibilidad existencial. ¿En cuál de los dos tantos en los que se fragmentará el territorio se acumulará la riqueza que a lejano plazo pretende percibir el Estado por este proyecto en un país con una población rural históricamente pobre?

#### ***4. Un marco jurídico aprobado “a espaldas” de la sociedad y sectores especialmente afectados***

##### ***El caso de la Ley 800: “el canal asunto de interés supremo nacional”***

La decisión de que se retoma la antigua esperanza de la construcción del canal se cristalizó cuando la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la Ley Nº 800 sobre régimen jurídico del canal. Al ser la Ley 800 de junio de 2012 la disposición jurídica fundamental sobre este proyecto sin antecedentes en el país, debió precederse, necesariamente, por un proceso de consulta generalizada a los sectores sociales, porque en ella se instituyeron tres aspectos esenciales que no pueden pasar como actos, cuya necesidad de consulta, pueden suplirse o decidirse potestativamente por el Estado entre ellos: el hecho mismo de la construcción del canal y la determinación de qué lugar debe tener en el desarrollo integral necesariamente sostenible del país; las autoridades del Estado especiales que se encargarían de invitar la inversión, de contratarlos y de supervisar la construcción misma del canal; los aspectos atinentes a la modificación ambiental y el proceso de adquisición

<sup>7</sup> Algunas agitadas por la represión policial, como expresión de la negativa para el diálogo sobre el destino de las tierras. Los hechos del 23 y 24 de diciembre del año 2014 dan cuenta del carácter especialmente represivo del Estado sandinista (Moncada y Rothsuh, 2014).



de las tierras que serán afectadas por el canal, incluidas en ellas los propios territorios comunales indígenas.

A nuestro entender, la falta de consulta de la Ley 800 de 2012 está sustentada en que el canal, según el artículo 2 de esta norma, fue declarado por el Poder Legislativo nicaragüense de “*interés supremo nacional*”. Este “interés supremo” consagró la imposibilidad de que la ciudadanía en general, la sociedad civil organizada y los sectores directamente afectados, opinen sobre una norma jurídica fundamental. Esto evidencia que el tratamiento del asunto del canal se considera como un asunto privativo para el Estado (y de ahí la falta de documentación relacionada con el mismo hecha pública por el Estado) pero que se gestiona con efectos públicos para el bien de la sociedad<sup>8</sup>. La falta de consulta de la ley 800 es parte de la práctica del Estado en este tipo de normas controvertidas, que ahora pueden que merezcan un tratamiento más plural y horizontal en el marco de una sociedad democrática.

La ley 800 fue posteriormente modificada por la 840 de julio de 2014 (ley por la que se concede la construcción del canal a HKND) en aspectos que no sólo radicalizaron aún más los aspectos desfavorables y contradictorios para la sociedad nicaragüense o para los pueblos o comunidades indígenas, sino que, se introdujeron cambios que convirtieron al canal en un proyecto en el que la sociedad no podrá controvertir de ninguna manera porque en la Ley 840 “[...] la República de Nicaragua pierde el control y la autoridad soberana y el *ius imperium* sobre el espacio territorial, marítimo y espacial en el que se construirá el gran canal y los demás sub-proyectos, puesto que se establece expresamente la exclusión de las autoridades jurisdiccionales en dicho territorio, en tanto declara la inaplicabilidad de sanciones administrativas, económicas, civiles y penales por incumplimientos del inversionista” (CEJIL y otros, 2015: 6).

### ***Un proceso de selección “automática” y una ley “consultada” en una semana***

La concesión canalera fue otorgada sin ningún tipo de convocatoria o llamado de licitación pública y en consecuencia, tampoco hubo consulta con los sectores sociales pertinentes o la consulta ciudadana o interés de informar a la población de quién se trataba la empresa concedida para someter al escrutinio público el origen o naturaleza de la misma, dinámica propia de una sociedad democrática. Contrario a ello, se otorgó la concesión a la empresa HKND, tan “[...] sólo 42 días hábiles de haber comenzado a funcionar, y en un acto completamente confidencial” [...] “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” (Aguilar, 2014: 94 y 108).

La Ley 840 de 2013 que aprueba la concesión del proyecto a HKND tampoco fue consultado con amplios sectores de la sociedad civil. De hecho, sólo comparecieron

<sup>8</sup> Art.2, Ley 800 dice: “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 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”.





a la consulta expedita, representantes del gran empresariado nicaragüense (Comisión de Infraestructura de la Asamblea Nacional, 2013: 4 y 6). El presidente Daniel Ortega, en uso de su facultad de iniciativa legislativa, envió el texto de la Ley 840 y su anexo el Acuerdo Marco, el día 5 de junio de 2013 a la secretaría de la Asamblea Nacional. Siguiendo el trámite que establece la Constitución Política se envió a la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos de la entidad legislativa para el dictamen (estudio de la viabilidad del proyecto de ley) el día 7 de junio de 2013. El día 10 de junio del mismo año, tras algunas horas de consulta, la Comisión de Infraestructura declaró como favorable el proyecto enviado por la presidencia de la República después de escuchar al presidente del empresariado nicaragüense decir que el canal es “necesario para Nicaragua y para el mundo” (ibid.).

La deserción absoluta de mecanismos para la consulta ciudadana para la autorización del canal a HKND “[...] 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” (Aguilar: 2014, 108). La sustitución de la voluntad popular en este caso o el menor intento por su consulta, es contradictorio con otras experiencias donde la ciudadanía nicaragüense si ha sido ampliamente consultada y *ha podido* debatir. Para Azahálea Solís Román, líder social-política feminista nicaragüense, la falta de información de la población, producida por la ausencia de consulta por el Estado, es grave:

La sociedad nicaragüense puede debatir. En otros momentos ha vivido procesos de discusión. Por ejemplo sobre temas como la autonomía municipal, la descentralización administrativa o la participación ciudadana. Con voluntad política es posible hacerlo. Hay experiencia y organización previa. Fundamental: contar con información. Lo demás podría decirse que puede venir por añadidura. Riesgo: la falta de información y la manipulación. Poco acceso a medios de comunicación, por el control que hay. Pero es posible organizar un gran proceso de información.<sup>9</sup>

En el mismo sentido de Solís, Téllez Argüello (2015), señala sobre la necesidad de la necesidad de consulta y sus alcances en el marco de una obra como el canal:

Un proyecto de la naturaleza del canal interoceánico, debió haber sido ampliamente consultado con toda la población nicaragüense y en particular con los pobladores de las comunidades campesinas y pueblos indígenas que puede resultar afectadas gravemente por vivir a lo largo de la ruta seleccionada por HKND [...]. Si se hubiese convocado a una consulta previa, adecuadamente informada sobre los alcances, ventajas, desventajas y consecuencias de construir un canal interoceánico por Nicaragua, previo al otorgamiento de la concesión, hubiese sido una gran oportunidad de abrir un debate constructivo y necesario.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Entrevista a Azahálea Solís Román, abogada nicaragüense, realizada por el autor el 17 de junio de 2015.

<sup>10</sup> Entrevista a Dora María Téllez, realizada por el autor el 4 de junio de 2015.



### *El segundo lago más grande de Latinoamérica en peligro: ¿el canal antes que beber agua?*

La ruta designada para la construcción del canal empieza en la desembocadura del río Brito, luego atraviesa el istmo de Rivas, para luego ensancharse en las aguas del lago Cocibolca - y al salir de él, la ruta se extenderá hacia el este atravesando la región caribe sur, hasta desembocar en el mar Caribe. Una longitud aproximada de 278 kilómetros (casi el cuádruple que el de Panamá).

De los 278 kilómetros proyectados, más de un tercio atravesarán el lago de Nicaragua o lago Cocibolca. La mayor reserva de agua dulce del país, es un cuerpo hídrico que se extiende sobre 8,400 km<sup>2</sup>, un lago de aguas poco profundas (12 y medio metros la parte más honda). Para que naveguen los barcos, según datos la organización ambientalista Alexander von Humboldt<sup>11</sup>, será necesario excavar a lo profundo 20 metros por 500 metros de anchura en unos 100 kilómetros de longitud, lo que implicará la creación de 832 millones de metros de sedimento.

Aún queda más. El sistema de esclusas del canal, para poder dar paso a los barcos -los que se esperan sean de mayores dimensiones que los que atraviesan el canal de Panamá- precisará el envío al mar Caribe de 500,000 m<sup>3</sup> de agua dulce potable por cada barco que atraviese el trayecto canalero. Por otra parte, la cuenca del lago de Nicaragua, está constituida por unos 40000 kilómetros cuadrados (once veces más grande que la cuenca del canal de Panamá). El lago es la fuente de agua para irrigación y potencial de agua potable para la mayor parte de las seis millones de personas que habitan el país.

La expresidenta de la Empresa Nicaragüense de Acueductos y Alcantarillados Ruth Selma Herrera (funcionaria de la mayor parte del segundo gobierno de Daniel Ortega, 2007-2011) sobre los efectos eventuales del canal en el lago, afirma:

(...) Si nosotros seguimos contaminando ese lago, si se le meten explosivos, si se remueven esos sedimentos... nosotros, entonces, estaremos hablando de un agua que no se puede potabilizar además de los explosivos y de cualquier cantidad de equipos y de químicos que puedan usar... a mí, pues, me parece un proyecto absurdo para la sobrevivencia, para la salud, para el derecho humano de tener agua potable de los nicaragüenses (Confidencial, 2014).

Si bien, Daniel Ortega declaró en 2007 que “no habrá oro en el mundo que nos haga poner en riesgo el lago Cocibolca con un mega-proyecto como un canal interoceánico”, a ocho años de aquella declaración, Ortega cambia de opinión señalando que “[el] Gran Lago se está usando como pretexto de que se va a contaminar con el Canal”. “¡Ese lago está contaminado!” (Miranda, 2014) a pesar de las diversas advertencias y protestas de los defensores y defensoras del lago, sobre los efectos gravísimos en la vida humana. Al justificar su cambio de opinión, Ortega expresó que: “(...) Y empezamos el debate y en el debate me fueron persuadiendo que la única manera realmente que tiene Nicaragua de poder hacer frente al tema de la pobreza con paso más rápido, que es lo que demanda el crecimiento de nuestro país [...] es el Canal” (Íbid.).

<sup>11</sup> El Centro Alexander von Humboldt es una reputada organización ambientalista con 25 años de trayectoria en Nicaragua. Su página en internet es accesible a través de este enlace: <http://www.humboldt.org.ni>. Fecha de Consulta; 02/01/2015.



Al efecto, en oposición a lo expresado por Ortega, el científico y ambientalista nicaragüense, Jaime Incer (2013) opina: “Tenemos mucho que perder. El mayor problema será la pérdida de la calidad del agua para abastecimiento humano que el lago de Nicaragua representa, especialmente para el futuro, cuando la población del país se haya multiplicado y el cambio climático nos obligue a buscar, como un oasis, el lago de Nicaragua”.

Así las cosas y en defensa del lago, las organizaciones de la sociedad civil han acusado al gobierno de no haber seguido un proceso científico riguroso para la concesión de la construcción del canal y valorar los riesgos ambientales, aun cuando –menciona el subdirector de una organización ambientalista- Nicaragua sea signataria del principio número 15 “Principio precautorio” de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que transcribimos:<sup>12</sup> “Con el fin de proteger el medioambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente”.<sup>13</sup>

En conexión con la Declaración de Río, es dramático que el Estado de Nicaragua esté poniendo en riesgo, además, el mayor recurso hídrico con el que cuenta, sin tenerse “certeza científica absoluta”, ante la inexistente experiencia de las empresas de Wang Jing en la gestión de mega obras y sus alcances ambientales. Al respecto, el científico y ambientalista Pedro Álvarez, en medio de las incertidumbres que generan las empresas asociadas a Wang Jing, opina:

Cuando uno se va asociar con alguien para desarrollar un proyecto de esta magnitud tiene que asegurarse que la compañía tenga la experiencia y el record de eco-responsabilidad apropiada. Pero se sabe muy poco de esta compañía. No sabemos qué experiencia tiene. Qué otros proyectos similares han construido. Generalmente se hace una competencia y se invita a empresas que estén interesados en el proyecto y se comparan las diferentes ofertas (Miranda, 2014).

El gobierno se encuentra ante el mayor reto ecológico de su historia. En un país como Nicaragua donde aún no se asegura la total soberanía alimentaria de la población, el gobierno debería pensar que con la destrucción ecológica del lago Cocibolca, y en general, de todo el trayecto que afectará el canal solo hay dos soluciones: “O producimos alimentos o miramos pasar barcos, no hay una solución intermedia” (Campos Cubas, 2013).

12 Sobre los potenciales efectos ambientales sobre el canal y algunos análisis sobre criterios internacionales aplicables, son destacables los ensayos *Consideraciones ambientales sobre el proyecto del canal interoceánico* de Jaime Incer Barquero; *Reflexiones sobre la Propuesta del Canal Interoceánico: ¿Desarrollo Económico versus Protección Ambiental?* De Pedro J.J. Álvarez Alvarado; *Importancia de los ecosistemas acuáticos y la potencial amenaza del canal interoceánico* de Axel Meyer; *Aprovechamiento óptimo y protección del gran lago Cocibolca* de Salvador Montenegro Guillén; *Canal interoceánico: impacto sobre la biodiversidad* de Jean-Michel Maes; *El Proyecto del Canal Interoceánico en el contexto del Cambio Climático de Nicaragua* de José A. Milán Pérez. Todos están contenidos en el compendio de la Academia de Ciencias de Nicaragua “Canal Interoceánico por Nicaragua. Aportes al debate”, publicado en 2014. El compendio está disponible en el siguiente enlace: <http://www.ticotimes.net/wp-content/uploads/2014/09/El-Canal-Interoceanico-por-Nicaragua.pdf>. Fecha de Consulta: 04/01/2015

13 El texto de la Declaración de Río, está disponible en el siguiente enlace: <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>. Fecha de Consulta: 01/12/2015.



### 5. “Supuestos” procesos de consulta con indígenas y afrodescendientes del Caribe Sur

La ruta oficial del canal prevé afectar importantes extensiones de las tierras de pueblos indígenas y afrodescendientes del Caribe Sur, lo que implicará, por mencionar, la inhabilitación de sus derechos a la integridad del territorio, la anulación de los derechos de administración de los recursos naturales en estas tierras y por tanto, la inminente vulneración de la conservación de sus formas colectivas y tradicionales de vida. Existe una ausencia absoluta en las leyes del canal (2013-2014) de mecanismos de consulta y consentimiento libre, previo e informado para que HKND ocupe las tierras comunales y sus recursos naturales adjuntos.

Según HKND el canal requiere la afectación de una parte del territorio del Estado nicaragüense que se extiende hacia el este del lago de Nicaragua. Este sector se conoce en la terminología del proyecto canalero como “el sector c” de la llamada “ruta 4”. Esta ruta, de acuerdo a la concesionaria establece que “la entrada del canal en el lado del Mar Caribe está cerca de la desembocadura del río Punta Gorda” (HKND, 2015). Y de las otras cinco rutas consideradas como no aptas para el canal, todas atravesarían territorios indígenas.

El Estado no sólo concedió el proyecto del canal sino que, al momento de avisar la vía definitiva del canal, el 22 de julio de 2014 (un año después de la firma del acuerdo canalero), tampoco había tomado en cuenta la opinión de las comunidades indígenas y afrodescendientes que serían afectadas. Sin embargo, HKND de la vía “número 4” tuvo en cuenta que “el proyecto cruza parte del territorio tradicional del Pueblo [indígena]<sup>14</sup> Rama en el Caribe” y que ante tal afectación asumiría “estrategias” entre las que mencionó: “(1) Consulta y participación directa con el Pueblo Rama. (2) Evitar la afectación del territorio Nahua en el Pacífico y (3) Trabajar para obtener el consentimiento previo, libre e informado de las comunidades” (HKND, 2014).<sup>15</sup>

Por otro lado, a pesar de que HKND ha dicho que “el proyecto cruza” parte del territorio Rama-Kriol, los alcances de las afectaciones serán mucho mayores al área informada por la empresa: también otras entidades étnicas serán alcanzadas por las obras del canal, a saber, entre ellas, la Comunidad Negra Indígena Creole de Bluefields, afectación que no ha sido reconocida ni por el Estado, ni por la concesionaria.<sup>16</sup>

La Comunidad Negra aún no tiene demarcadas y tituladas sus tierras, pues este proceso está pendiente ante el Estado. El proceso de titulación –según Acosta (2015)- se ha estancado porque el territorio de la CNICB se encuentra afectado por la ruta del canal. Así, y para evitar cualquier consulta previa con este sujeto colectivo, el Estado, sin estar facultado por las leyes, ha maniobrado para destituir a las autoridades tradicionales del

<sup>14</sup> El texto entre corchetes es agregado.

<sup>15</sup> IBIS anota en su página web: “El Territorio Rama es una zona intercultural y protegida, donde los 1600 miembros del pueblo Rama han creado una alianza estratégica con 400 Krioles afro descendientes. En conjunto han formado el Gobierno Territorial Rama y Kriol (GTR-K). Los ramas y los krioles comparten un territorio de 4068 km<sup>2</sup> de tierra (un poco mayor que Mallorca) y 4413 km<sup>2</sup> de mar al sur de Bluefields, la capital en la Región Autónoma del Atlántico Norte (RAAS). La Ley 445 de Nicaragua otorga el derecho a la administración de los territorios indígenas y étnicos a los gobiernos territoriales”. Ibis, Gobierno Territorial Rama y Kriol. Disponible en: <http://ibisnicaragua.org/contrapartes/gobierno-territorial-rama-y-kriol/>. Fecha de Consulta: 13/07/2015

<sup>16</sup> La Comunidad Negra Creole Indígena de Bluefields es una entidad compuesta principalmente por afrodescendientes krioles (o creoles) e indígenas que habitan a lo largo de la Región Autónoma del Caribe Sur, y en el departamento de Río San Juan, especialmente en los municipios de Bluefields, Kukra Hill, El Rama, Nueve Guinea, Muelle de los Bueyes, el Ayote y San Juan del Norte.



gobierno de la Comunidad Negra, actitud que claramente socaba su autonomía jurídica y libre determinación y redundaba en la mala fe denunciada por los rama y krioles (Acosta, 2015: 30).

El 22 de diciembre de 2014 fecha en que se dieron por inauguradas las obras del canal, HKND y el Estado, intentaron aplicar unos controvertidos procesos de consulta en las comunidades indígenas rama y krioles para cumplir con la consulta. Así se produjo un intento de establecerlas por el derecho internacional, como una mera formalidad antes de la ocupación de las tierras, pues de otra forma, debió aplicarse desde antes de extender la concesión a HKND, según las reglas internacionales.<sup>17</sup> En aquella fecha, los representantes oficiales afirmaron contar con los permisos para proceder a la construcción extendidos por el Gobierno Territorial Rama-Kriol, GTR-K (única entidad a la que reconocen como afectada). No obstante, el propio GTR-K señaló el 23 de diciembre de 2014, que sólo concedieron tres permisos de estudio y con efecto temporal y que tales permisos fueron emitidos, por la constante intimidación que las fuerzas de seguridad y de defensa habían hecho sentir al introducirse en el territorio.

Los procesos de consulta o consentimiento a pueblos indígenas, según las reglas internacionales, deben ser ajenas de cualquier intimidación. Es preocupante, ahora, que los rama y krioles afirmen haberse sentido intimidados y que las autoridades oficiales aleguen contar con permisos distintos a los extendidos en realidad. Estos dos actos, podrían apuntar a que estos supuestos procesos de consulta que el Estado pretende realizar estén siendo aplicados de mala fe, situación incompatible con el derecho internacional según lo reitera la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.

La consulta de buena fe exige la ausencia de cualquier tipo de coerción por parte del Estado o de agentes que actúen con su autorización o aquiescencia. En demasiados casos, las consultas a los pueblos indígenas se llevan a cabo en climas de hostigamiento e incluso de violencia perpetrada por guardias de seguridad privados contratados por las empresas responsables de los proyectos y, a veces, por las fuerzas de seguridad públicas.

Por otra parte, se ha señalado que en aquellas reuniones de consulta, el propio gobierno y sus funcionarios, hicieron firmar documentos cuyo contenido se desconocía y que las personas que asistieron a estas reuniones fueron pagadas con dinero (Acosta, 2015: 12, 13). A todo este pretendido proceso de consulta que se realizó en diciembre de 2014, carente de *buena fe*, las autoridades del GTR-K han exigido reiteradamente al gobierno que emprenda un proceso de consulta libre, mediante la reforma de la Ley 840 (Acosta, 2016: 27). Al querer realizar una consulta desprovista de buena fe, el gobierno falta a su deber de crear un clima de confianza, que según la CIDH, debe establecer el Estado al momento de pretender la consulta: “La consulta de buena fe requiere el establecimiento de un clima de confianza mutua entre las partes, basado en el principio de respeto mutuo” (CIDH, 2009: 123).

---

17 Al respecto, la CIDH, sobre esta obligación no cumplida por el Estado, señala: En cuanto a los proyectos y concesiones de explotación o extracción de los recursos naturales en territorios indígenas, la consulta debe realizarse desde que se realiza la evaluación misma del otorgamiento de la concesión: los Estados deben garantizar de antemano la participación efectiva del pueblo indígena o tribal afectado, a través de sus métodos tradicionales de toma de decisiones, tanto en relación con el proceso de evaluación del otorgamiento de concesiones en su territorio, como en la adopción de las decisiones correspondientes (Comisión Interamericana, Derechos de los Pueblos Indígenas y Tribales).



### *Conclusiones*

El Estado nicaragüense gobernado por Ortega, al impulsar el canal, enfrentará problemáticas de orden ecológico, social y jurídico, cada una inmensamente complejas y que no han sido totalmente digeridas o conocidas por la sociedad nicaragüense ante el hermetismo y secretismo que impera en la gestión del acuerdo canalero. Estas problemáticas confrontan por un lado, la esperanza de un país aquejado por la pobreza sistemática que el gobierno cree que podrá resolver con una mega-construcción que hace parte de un modelo de desarrollo controvertido, altamente oneroso y desventajoso y por otro, la posibilidad de echar por la borda definitivamente un tejido social que jamás se restaurará, una destrucción sin precedentes del sistema ecológico nicaragüense y la asunción de grotescas consecuencias jurídicas por la evidente violación de sus obligaciones internacionales en materia de derechos humanos, en especial de comunidades indígenas y afrodescendientes.

### *Referencias*

ACOSTA, M. L. (2016). El Impacto de la Ley del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua sobre los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes de Nicaragua. En Revista Cuaderno Jurídico y Político, Vol. 1, No. 2, enero-marzo, pp. 21-32

\_\_\_\_\_ (2015). El Impacto de la Ley del Gran Canal Interoceánico en los Derechos Humanos de los Pueblos Indígenas y Afrodescendientes de la Costa Caribe de Nicaragua, borrador inédito.

ÁLVAREZ MONTALVÁN E., ÍNCER BARQUERO J., AGUILAR, A. et. Al (2014); El Canal Interoceánico por Nicaragua. Aportes al debate, Managua, Academia de Ciencias de Nicaragua.

ÁLVAREZ, R. (2015). Indígenas exigen ser escuchados, La Prensa [en línea] Disponible en: <http://www.laprensa.com.ni/2015/02/05/nacionales/1777240-indigenas-exigen-ser-escuchados>. Fecha de Consulta: 17/05/2016.

\_\_\_\_\_ (2014). “Canal divide a Nicaragua” en diario La Prensa [en línea] Disponible en: <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/23/nacionales/1668991-canal-divide-a-nicaragua>. Fecha de Consulta: 22/05/2016.

CAMPOS CUBAS, V. (2013). El Canal hará un daño irreversible al Lago Cocibolca, En Revista Envío, No.378, Managua.

CENTRO ALEXANDER HUMBOLDT (2015). Estudio Valoraciones Socio Ambientales de la Ruta Seleccionada para la Construcción del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua, Managua.

COLEMAN, K. (2015). ¿Qué piensan los nicaragüenses del Canal Interoceánico del Presidente Daniel Ortega en Revista “Perspectivas desde el Barómetro de las Américas: 2015”. Disponible en: <http://www.vanderbilt.edu/lapop/insights/IO912es.pdf>. Fecha de Consulta: 25/05/2016.

HKND GROUP (2015); Proyecto de Desarrollo Integra del Gran Canal de Nicaragua. Informe de Plan de Diseño. Disponible en: <http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/Proyecto-Desarrollo-Gran-Canal-Nicaragua.pdf> y <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=3>. Fecha de Consulta: 23/05/2016.



- ÍNCER BARQUERO, J. (2013). Geografía Ilustrada de Nicaragua. Editorial Hispamer, 2013. 2 a edición, Managua.
- LÓPEZ BALTODANO, M. (2014). ¿Qué sabemos hoy de la concesión del Canal Interoceánico en Nicaragua y otros megaproyectos? Popol Na, Managua.
- \_\_\_\_\_ (2013). Recurso por inconstitucionalidad. 25 verdades sobre la concesión del Canal Interoceánico de Nicaragua, Managua.
- MONCADA R. y ROTHSCUH T. (2014). Violento desalojo de campesinos contra el Canal en El Tule La Prensa [en línea]. Disponible en: <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/24/nacionales/1669475-violento-desalojo-de-campesinos-contra-el-canal-en-el-tule>. Fecha de Consulta: 01/01/2015
- MIRANDA ABURTO, W. (2014), “¡Ese lago está contaminado!”, Confidencial [en línea] Disponible en: <http://www.confidencial.com.ni/articulo/19699/ortega-quot-iexcl-ese-lago-esta-contaminado-quot> Fecha de Consulta: 11/05/2016.
- \_\_\_\_\_ (2013). “Un canal al acecho del Cocibolca”, Confidencial [en línea] Disponible en: <http://www.confidencial.com.ni/articulo/12303/#sthash.DZrgExUs.dpuf> Fecha de Consulta: 10/05/2016.
- PEÑAILILLO M. et al. (2009). Diagnóstico de la corrupción en Nicaragua [en línea]. Managua. Disponible en: [http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3\\_nic\\_diagnostico.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_nic_diagnostico.pdf). Fecha de Consulta: 04/01/2015.
- PNUD (2014); Informe de Desarrollo Humano 2013: Ascenso del Sur, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Disponible en: <http://hdr.undp.org/es/content/informe-sobre-desarrollo-humano-2013>. Fecha de Consulta: 23/05/2016.
- RED NICARAGÜENSE POR LA DEMOCRACIA Y EL DESARROLLO LOCAL (2015). Efectos Socioeconómicos del Gran Canal Interoceánico a nivel municipal, Red Local, Managua.
- VARGAS, O. R. (2006). El Fracaso Neoliberal. Disponible en: <http://firgoa.usc.es/drupal/node/30996>. Fecha de Consulta: 03/05/2016.
- WÜNDERICH, V. (2014). El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño. En Revista Encuentro, No. 97, pp. 24-35.

