

Incidencia de la construcción del canal de Nicaragua sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: una evaluación de sostenibilidad.*

Por: Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas¹⁶, Capitán de Corbeta, Grace Patricia Durán de las Salas¹⁷ y Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla¹⁸.

* Este ensayo es resultado del proyecto de investigación denominado “El Poder Marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación”, que hace parte del Grupo “Masa Crítica” adscrito a la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Identificado con código COL123-247 en Colciencias y categorizado en “C”.

16 Capitán de Corbeta Alejandro Enrique Asela Rosas. Magister en Administración de Empresas de la Universidad Tecnológica de Bolívar, Magister en Desarrollo Internacional de Monash University. Administrador de Empresas de la Universidad Militar Nueva Granada, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Estudios Políticos de la Universidad Sergio Arboleda, Especialista en Política y Estrategia Marítima y Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, alumno del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alejandro.asela@armada.mil.co

17 Capitán de Corbeta Grace Patricia Durán de las Salas. Magister en Ingeniería de Sistemas Logísticos de la Academia Politécnica Militar del Ejército de Chile, Magister en Ingeniería Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, Especialista en Dirección de Recursos Humanos de la Fundación Universitaria Iberoamericana, Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Administradora Marítima de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla, alumna del Curso de Estado Mayor 2018 de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”. Oficial alumna del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico grace.duran@armada.mil.co

18 Capitán de Corbeta Alexis Grattz Bonilla. Magister en Defensa y Seguridad Nacionales y Especialista en Seguridad y Defensa Nacionales de la Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”, alumno del Curso de Estado Mayor de la misma institución. Especialista en Política y Estrategia Marítima, Profesional en Ciencias Navales y Oceanográfico Físico, de la Escuela Naval de Cadetes Almirante Padilla. Oficial alumno del Curso de Estado Mayor Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto” 2018. Correo electrónico alexis.grattz@armada.mil.co

Para que el canal interoceánico de Nicaragua sea rentable y recupere su inversión, es evidente y lógico que se busque el mayor paso de grandes embarcaciones diarias, por ello no queremos ni imaginar el “ecocidio” que podría generarse con respecto a la reserva de Seaflower, y el arrecife coralino en ella situado, con el paso de estas inmensas embarcaciones, cuyas aguas de lastre que van a ser vaciadas en esta zona protegida, pueden terminar destrozando el ecosistema...”

Noemí Sanín Posada- Miguel Ceballos Arévalo

Resumen

El Gobierno de Nicaragua mediante la Ley 800 de 2012 formalizó la intención de construir un canal interoceánico que conecte el mar Caribe con el Océano Pacífico en un recorrido de 278 km. La materialización y futura explotación de este reto fue dado en concesión a la firma Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. Un proyecto de esta magnitud genera unas incidencias que trascienden las fronteras de dicho Estado, lo que demanda una evaluación de impacto a la sostenibilidad, la cual fue realizada utilizando la herramienta conocida como Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible (SDAG). La estimación determinó la amenaza que representa el proyecto en cuestión al desarrollo sostenible del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Si bien el resultado no puede ser considerado como absoluto, sí goza de una rigurosidad académica que lo avala.

Palabras Clave:

Canal Interoceánico, Nicaragua, SDAG, archipiélago de San Andrés y Providencia, evaluación, sostenibilidad.

Abstract

In 2012, the Nicaraguan Government enacted the Law 800, which formalised the intention to build an interoceanic canal of 278 km in order to connect the Caribbean Sea with the Pacific Ocean. The construction and further exploitation of that project was granted to the Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. A large project like this one produces several consequences that transcend the borders of Nicaragua, which demands a sustainability impact evaluation using the Sustainability Development Analytical Grid (SDAG). The assessment determined that the project represents a threat to the sustainable

development of the Department of San Andres, Providence and Saint Catalina. Although the SDAG result cannot be classified as absolute, it is validated by the academic strictness of the methodological tool applied.

Keywords:

Interoceanic Canal, Nicaragua, SDAG, archipelago San Andres and Providence, evaluation, sustainability.

Fecha de Recepción: septiembre 11 de 2018

Fecha de Revisión: octubre 02 de 2018

Fecha de Aprobación: 30 de octubre de 2018

Introducción

Después de que el Gobierno nicaragüense anunciara el inicio de las obras necesarias para la construcción de un Canal Interoceánico que conectaría el mar Caribe con el Océano Pacífico a través de su territorio, como parte fundamental de un proyecto de desarrollo económico, no se ha dado a conocer a la opinión pública el plan real y las fuentes de financiación de esta megaobra que permitan vislumbrar su ejecución en el corto o mediano plazo.

Sin embargo, Nicaragua sí ha otorgado las licencias para su construcción y mucho se ha debatido sobre las implicaciones de orden social y ambiental que afectarían a las comunidades nicaragüenses que actualmente se ubican sobre el diseño trazado y los daños que se causarían a las áreas lacustres que atravesaría en su recorrido, sin considerar la afectación a su entorno vecinal. En consecuencia, se plantea el interrogante ¿Cuál es la interpretación y análisis sobre las incidencias de orden político, económico, social y ambiental, que se podrían derivar de la construcción del futuro canal de Nicaragua, respecto al área insular del departamento del archipiélago de San Andrés y Providencia? En tal sentido, el presente ensayo plantea como tesis que el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua representa una amenaza al desarrollo sostenible del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Para desarrollar la tesis propuesta, se discutirá inicialmente lo concerniente al proyecto de construcción del "Gran Canal", haciendo énfasis en su alcance y horizonte de tiempo. Posteriormente, se

describirá la herramienta metodológica a emplear para la evaluación de sostenibilidad del proyecto. En la tercera parte se analizará cada una de las áreas de incidencia -política, económica, social y ambiental- del proyecto sobre el área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para luego, en la siguiente sección, realizar la evaluación. Finalmente, las conclusiones serán con base en los resultados obtenidos de la evaluación, a partir de los cuales se generarán unas recomendaciones tendientes a mitigar los riesgos al desarrollo sostenible que implica la materialización de dicho proyecto.

Proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua

Debido al proceso de la evolución del transporte marítimo, y a la creciente demanda de sus servicios como fruto de la globalización del comercio, las grandes empresas asociadas a la actividad han hecho esfuerzos incansables para optimizar las rutas marítimas con el propósito de disminuir los costos de la operación y mejorar en los tiempos de la entrega de la carga. Es así, como a principios del siglo XX se materializa el proyecto del canal de Panamá, obra de unos 81 km de largo que une al mar Caribe con el océano Pacífico, lo cual permitió disminuir aproximadamente 15 000 km de travesía que debían recorrer las naves si daban la vuelta al continente por el Cabo de Hornos (Sabonge & Sánchez, 2014).

Después de la expansión del comercio de China a finales del siglo XX, el comercio marítimo se adaptó nuevamente a las exigencias que se le hacían con relación a los grandes volúmenes de carga que se necesitaban mover hacia mercados ubicados en todo el mundo, con la construcción de naves de mayor tamaño que las existentes (Echave, 2016). Estos buques, debido a sus inmensas proporciones no pueden realizar tránsito a través de las esclusas en el canal de Panamá, limitación sumada al largo tiempo en la espera de turnos ocasionado por el inmenso volumen de solicitudes que todos los días se generan.

Estos factores desencadenaron la generación de dos grandes proyectos en Centroamérica, el primero es la construcción del tercer juego de esclusas del canal de Panamá y el segundo, la construcción de un segundo canal esta vez ubicado en Nicaragua. Las nuevas esclusas para el canal de Panamá iniciaron su construcción en 2006 y tras una inversión de US\$5.300 millones, se pusieron al servicio en el año 2016 posibilitando la

navegación de naves de hasta 13 000 TEUs¹⁹ (Salazar, 2016). Igualmente, el número de naves que utilizaron su servicio aumentó en un 23 % con relación a los años anteriores, lo cual alivió la demanda del servicio, pero no solucionó definitivamente la posibilidad de tránsito de naves de gran tamaño y los retrasos por los turnos de espera.

El segundo proyecto, la construcción del canal de Nicaragua nace en 2012 cuando la Asamblea Nacional de esa nación aprueba mediante la Ley 800 la creación de la Comisión del Canal Interoceánico, institución que posee la capacidad jurídica de generar las bases legales para determinar la viabilidad de la obra (Hochleitner, 2015). Es así, como en el mismo año dicha Comisión firmó un memorándum de entendimiento con la empresa Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Co. (HKND Group) con el fin de dar claridad sobre el alcance del proyecto, las fases y los compromisos de inversión.

HKND Group, es una empresa extranjera con capital de origen chino, cuyo principal inversionista es el empresario Wang Jing, magnate de las telecomunicaciones. Esta compañía se comprometió a invertir US\$ 40 000 millones para materializar el proyecto en un periodo de 5 años, y en contraprestación el Estado le otorga una concesión por un lapso de 50 años para desarrollar todo el proyecto y otros 50 años más para administrarlo de forma exclusiva.

La obra se diseñó sobre un trazado de 278 km, con un paso sobre el lago de Nicaragua de 105 km, con una entrada por el océano Pacífico cerca a la desembocadura del río Brito y otra por el mar Caribe cerca a la desembocadura del río Punta Gorda (Ruíz, 2015). Se contempla, construir un canal que tendrá un ancho que oscilará entre los 230 y 520 metros en todo su recorrido, con una profundidad mínima de 27,6 metros hasta alcanzar los 30 metros (Mapa 1). Con estas características, su diseño permitirá el tránsito de naves portacontenedores de hasta 25.000 TEUs, barcos graneleros de 400.000 toneladas y buques petroleros de 320.000 toneladas (Hochleitner, 2015). Las estimaciones prevén que 5.100 embarcaciones usarán sus servicios en una travesía de 30 horas entre un océano y el otro.

19 Abreviatura anglosajona de Twenty-foot Equivalent Unit, utilizada para designar los contenedores de 20 pies.

Para resolver la diferencia de altura entre el mar Caribe y el océano Pacífico, el canal contará con dos esclusas sobre la entrada al océano Pacífico y una tercera sobre el mar Caribe, diseño muy similar al del Canal de Panamá. Con esta propuesta, no se pretende causar cambios dramáticos al lago de Nicaragua, el cual continuará conservando su capacidad de reserva hídrica, indispensable para la supervivencia de las poblaciones aledañas al mismo. Es necesario, construir un lago artificial cerca al mar Caribe con características similares al del lago Gatún en Panamá, con una superficie de 395 Km, el cual servirá para los propósitos propios del tránsito de embarcaciones y para constituir una reserva estratégica de carácter ecológica, de turismo y pesca.



Mapa 1. Detalle de la propuesta de construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua.

Tomado de La Prensa (2014). Las obras del Canal de Nicaragua arrancarán en el Pacífico y el Caribe simultáneamente, por Recuperado de <https://www.larazon.es/internacional/las-obras-del-canal-de-nicaragua-arrancaran-en-el-pacifico-y-el-caribe-simultaneamente-D18039454>

En las dos entradas al canal, se prevé el desarrollo de puertos de enormes proporciones, los cuales en la fase de construcción servirán de puntos de recepción de maquinaria naval y material de construcción, y en la fase de operación se utilizarán para la recepción de mercancías, particularmente sobre la zona de Rivas sobre el océano Pacífico en donde se pretende constituir una zona de libre comercio con grandes beneficios tributarios. En este mismo sector se pretende incentivar la construcción de grandes

complejos hoteleros, los cuales servirán para proporcionar hospedaje tanto al personal que laborará en el proyecto como para el turismo en general.

De la misma manera, para la obra se contempla la edificación de un aeropuerto de tráfico internacional, cerca de la población de Rivas sobre el océano Pacífico y la construcción de 600 km de carreteras que permitirán conectar por vía terrestre los diferentes tramos del canal con las poblaciones aledañas.

Las obras contemplan una gran afectación al medioambiente, lo cual ha generado descontento por parte de la población aledaña a las obras. Se calcula, que la ruta impactará 7 áreas protegidas causando consecuencias sobre la biodiversidad que se encuentra en ellas. El inconformismo ha llevado a la realización de innumerables marchas y protestas en contra de la obra, realizadas en las principales ciudades del país, trayendo incluso alteraciones al orden público de considerables consecuencias (Lugo, 2016).

Metodología para la evaluación de sostenibilidad del Proyecto

La evaluación de cualquier intervención es de vital relevancia para determinar su sostenibilidad, la cual puede ser desarrollada por una variedad disponible de marcos de referencia, herramientas analíticas y metodologías.²⁰ En tal sentido, y entendiendo que la construcción del canal interoceánico de Nicaragua es clasificada como un proyecto de desarrollo por el Gobierno de ese país, se ha escogido como herramienta de evaluación de la sostenibilidad, la Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible, conocida como SDAG por su sigla en inglés.

La SDAG fue desarrollada por la Universidad de Quebec y ha sido utilizada desde 1988 para determinar la sostenibilidad de políticas públicas, estrategias, programas y proyectos (PEPP) en los niveles local, nacional, regional y global, cubriendo la mayor cantidad de ítems del desarrollo sostenible como sea posible (Villeneuve, Riffon, & Tremblay, 2016). Esta herramienta ha sido ampliamente reconocida, difundida y utilizada por gobiernos de países tanto en desarrollo como desarrollados, agencias

20 Srinivasan, Braham, Campbell, and Curcija (2011) explican de manera detallada las diferentes metodologías disponibles para la evaluación de sostenibilidad.

de desarrollo y por la propia Organización de las Naciones Unidas que la emplea actualmente para la evaluación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, producto de su “simplicidad, eficiencia, robustez científica y accesibilidad” (Villeneuve, Tremblay, Riffon, Lanmafankpotin, & Bouchard, 2017, p. 3). Por consiguiente, la aplicación de la herramienta si bien toma la información a partir del proyecto de construcción del canal de Nicaragua, su resultado determinará el impacto o grado de afectación en las dimensiones del desarrollo del área geográfica objeto de estudio.

La herramienta SDAG si bien considera para su análisis cinco dimensiones –económica, política, social, ambiental y cultural–, otorga la flexibilidad al grupo de investigación para vincular en el análisis de los resultados la dimensión cultural con la social. En este caso, resulta procedente observar de manera discriminada la posible afectación del PEPP en el nivel cultural para el problema objeto de estudio, dado que la población nativa del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se identifica étnicamente como raizal y por lo tanto, es una población cuyos derechos deben ser garantizados de manera particular (Torres, 2013). A continuación, se describen los temas a considerar de manera general por parte de cada una de las dimensiones:

- La dimensión ambiental se ocupa de la necesidad de preservar la calidad del medioambiente y los recursos, al igual que redefinir la relación entre los seres humanos y la naturaleza.
- La dimensión política considera la participación de ciudadanos, la transparencia, el respeto a los valores democráticos y la necesidad de instituciones efectivas.
- La dimensión económica se centra en apreciar las necesidades materiales y en el empoderamiento financiero de las comunidades y sus individuos.
- La dimensión social aborda las necesidades sociales, las aspiraciones individuales y colectivas, las necesidades de bienestar y salud y las necesidades relacionadas con la calidad de vida.
- La dimensión cultural se enfoca en la necesidad de afirmar, expresar, proteger y promover la diversidad de rasgos culturales (Villeneuve et al., 2017).

Una vez las dimensiones han sido identificadas, se procede al análisis detallado. Este paso implica que el grupo de expertos de manera consensuada le asigne un peso específico, y la evaluación obedece a un promedio cuantitativo (numérico) asignado por cada miembro del grupo de expertos a cada objetivo considerado en los temas que conforman las dimensiones. En cuanto al peso específico, su importancia está en el rango de 1 a 3:

- 1: objetivo deseable. El logro de este objetivo no es ni importante ni prioritario.
- 2: objetivo importante. Alcanzar este objetivo es importante pero no constituye una prioridad inmediata.
- 3: objetivo indispensable. Lograr este objetivo es importante y se constituye en una prioridad inmediata.

En lo que respecta a la evaluación, que va después de la asignación del peso específico, esta busca responder numéricamente el grado de afectación por parte del PEPP a cada uno de los objetivos contemplados:

- 0-9 %: El PEPP tiene un impacto negativo significativo.
- 10-19 %: El PEPP tiene un impacto negativo moderado.
- 20-29 %: El PEPP tiene un impacto negativo mínimo.
- 30-39 %: El PEPP no genera ningún impacto.
- 40-49 %: El PEPP tiene un impacto indirecto positivo.
- 50-59 %: El PEPP podría generar un impacto positivo mínimo.
- 60-69 %: El PEPP podría generar un impacto positivo moderado.
- 70-79 %: El PEPP podría generar un impacto positivo.
- 80-89 %: El PEPP podría generar un impacto positivo significativo.
- 90-100 %: El PEPP generaría un impacto positivo ejemplar.

La interpretación de los resultados se realiza a partir de la presentación esquemática de los mismos en un gráfico radial. La SDAG por ende permite identificar de manera puntual el desempeño cuantitativo de cada una de los objetivos, temas y dimensiones evaluadas:

- Menor a 20 % Situación crítica: la dimensión o la variable son afectadas negativamente por el PEPP.
- Entre 20 % y 39 % Situación problemática: la dimensión o la variable no es adecuadamente abordada por el PEPP.
- Entre 40 % y 59 % Situación mejorable: la dimensión o la variable es pobremente considerada por el PEPP.
- Entre 60 % y 79 % Situación satisfactoria: la dimensión o la variable es considerada apropiadamente por el PEPP.
- Entre 80 % y 100 % Situación excelente: la dimensión o la variable es fuertemente considerada por el PEPP.

Una vez se han identificado los impactos negativos y positivos del PEPP, cuyo desempeño superior a 60 % significa que se clasifica como desarrollo sostenible, se priorizan las variables que deben ser apreciadas en el desarrollo del PEPP (Figura 1). En cuanto más importante es la variable (alto peso específico) y tenga un menor rendimiento, más urgente es la necesidad de implementar medidas tendientes a corregir dicha situación.

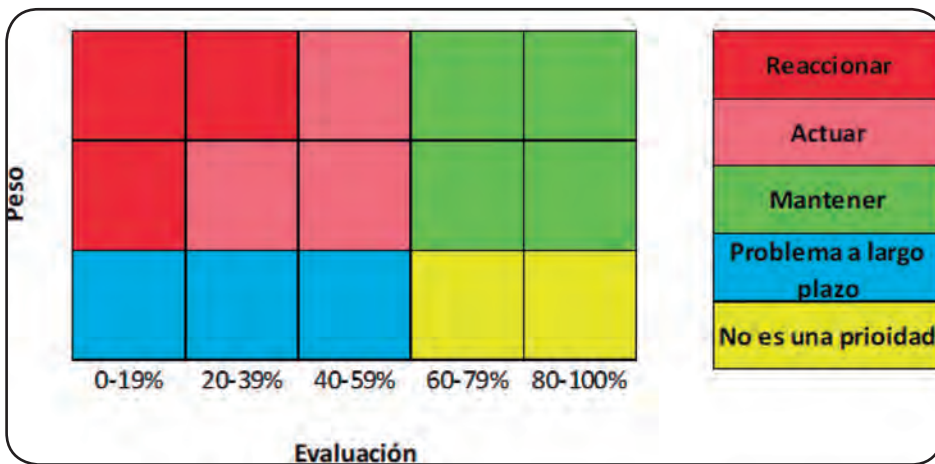


Figura 1. Cuadrícula de priorización.

Tomada de *A Systemic Tool and Process for Sustainability Assessment* (p. 11), por C. Villeneuve et al., 2017, en *Sustainability*, 9 (10), doi: 10.3390/su9101909.

Posibles efectos de la construcción del canal interoceánico de Nicaragua

El canal de Nicaragua ha despertado gran expectativa desde hace más de cinco siglos, en los albores de la conquista española en 1534 (van Dijck & Mons, 2015), cuando apenas era un sueño muy ambicioso y a través del tiempo se fue consolidando en la visión estadounidense del siglo XIX como una gran prioridad (Grant, 1881), así como una importante alternativa para comunicar sus costas por medio de un canal a través del istmo de Panamá (Taylor, 1886), para poder extender su dominio territorial (Bailey, 1936), evolucionando hasta la más reciente proyección de su construcción por parte del Gobierno de Nicaragua, ampliamente anunciada y muy debatida por sus eventuales consecuencias para el medioambiente (Fuchs & Navas, 2016).

No obstante, a más de cuatro años de haberse hecho oficial el inicio de las obras de su construcción por parte de la concesión Hong Kong Nicaraguan Canal Development (HKND) del polémico empresario chino Wang Jing (van Dijck & Mons, 2015), su viabilidad permanece cuestionada, al no existir ningún avance y no haberse consolidado su financiación (Ellis, 2013), sin que se pueda dar cuenta de su eventual construcción en un plazo razonable. Sin embargo, de manera muy anticipada, el Gobierno de Daniel Ortega estableció desde el 2013 un régimen jurídico que otorga amplias concesiones a la empresa china,²¹ otorgándole más que licencias para su construcción un espacio de cincuenta años para su administración y operación, que podrían ser extendidos por un lapso igual al final de este.

Ahora bien, es importante analizar las eventuales consecuencias e impacto que puede tener este proyecto para la integridad física, territorial y ambiental del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, así como para el mar territorial colombiano en el Caribe y sus incidencias políticas, sociales y económicas. En primera medida, es esencial destacar el contexto que rodea las posibles incidencias que tiene una obra de la magnitud del canal de Nicaragua sobre el territorio colombiano, desde la visión del prolongado litigio fronterizo con Nicaragua, el cual se ha acentuado aún más con el fallo de la Corte

21 Esto, haciendo referencia a la Ley 800 de 2013, que determina el "Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua" (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2012).

Internacional de Justicia (CIJ) en Noviembre del 2012 (Peña, 2016), con una afectación a la integridad del mar territorial como consecuencia de una demanda instaurada en 2001 y fallada en 2012, que si bien reconoció la soberanía de Colombia sobre el archipiélago de San Andrés, sus islas, islotes y cayos, la afecta sustancialmente al sustraerle de manera directa más de 75 000 km² de espacio marítimo (Araiza, 2009).

En virtud de lo anterior, se evidencia en primera instancia una serie de efectos de la construcción de un canal interoceánico a través del territorio de Nicaragua, en el ámbito diplomático y político. Nicaragua intenta ejercer presión ante la comunidad internacional, aduciendo razones tendenciosas (AFP, 2018), para obligar al cumplimiento del fallo de la CIJ además de sus renovadas pretensiones a través de nuevas demandas para extender su mar territorial bajo la hipótesis de una "plataforma continental extendida" (Dirección General Marítima, 2015), actualmente en periodo de evaluación en la CIJ, comprobando una vez más su constante estrategia de adquisición territorial por vías jurídicas (Araiza, 2009). Esta situación ha generado crecientes tensiones con el saliente gobierno de Juan Manuel Santos y de manera reciente con el gobierno de Iván Duque, el cual mantiene su compromiso de defender la integridad territorial del espacio marítimo colombiano en el Caribe (AFP, 2018).

En segunda instancia, es importante destacar el interés que mantiene China en la construcción del canal (van Dijck & Mons, 2015), a pesar de no ejercer un apoyo total al proyecto pero que al final privilegiaría su posición e injerencia en América Latina, con el esperado rechazo de los Estados Unidos, al considerar cualquier incursión de orden comercial, económico e inclusive militar de China como un grave riesgo para su propio entorno de seguridad (Ellis, 2013). En este sentido, es importante recordar la naturaleza cooperativa de las relaciones bilaterales de Colombia y Estados Unidos y cómo la obra del canal también podría convertirse en una extensión del antagonismo entre las dos potencias a través de la tensión entre sus asociados. Como bien ha sido destacado en un reciente estudio "un nuevo canal interoceánico en América puede afectar la distribución de poder global y con ello la estabilidad" (Peña, 2016, p. 40), haciendo alusión al balance de poder de EE. UU. y China frente a América Latina y el Caribe.

Ahora bien, desde una visión económica, la construcción y operación del canal supone una mejora sustancial en las condiciones de crecimiento económico para Nicaragua, a expensas de la afectación que puede sufrir Colombia en su “economía costera basada en pesca y turismo” en el archipiélago de San Andrés (Ordóñez, 2015), con graves consecuencia por el incremento del tránsito marítimo a través del espacio soberano de Colombia (Ruíz, 2015), alterando los ecosistemas marinos y las condiciones de seguridad para las actividades de pesca (Ordóñez, 2015).

En consecuencia, la incidencia de la obra del canal de Nicaragua en el aspecto social, puede conducir a un deterioro de las condiciones de vida de las comunidades isleñas en el archipiélago de San Andrés, que pueden dar lugar a reanimar ideas secesionistas de las comunidades raizales (Peña, 2016), en el evento que la respuesta estatal del Gobierno colombiano no sea oportuna, comprendiendo la necesidad de constituir acciones efectivas que requieren entre otros una “política de fronteras, que fortalezca la soberanía marítima” y “un plan de inversiones especial para el desarrollo económico, social y demográfico de San Andrés” (Peña, 2016, p. 78).

Y para concluir en materia ambiental, la construcción del canal de Nicaragua anticipa graves consecuencias para los ecosistemas del territorio continental de Nicaragua con efectos sobre sus ecosistemas de mar (Ordóñez, 2015), extendiendo los efectos de la contaminación generada al Caribe colombiano (Hochleitner, 2015), y en especial los efectos sobre la “reserva de Seaflower y su arrecife coralino” (Sanín & Ceballos, 2017, p. 4), sumado a los efectos de las “aguas de lastre que serían vaciadas en esta área protegida” (Sanín & Ceballos, 2017), incluyendo el vertimiento de sustancias químicas.

En resumen, es importante entender que la construcción del canal interoceánico de Nicaragua, tendría graves incidencias de orden político, diplomático, social, económico y ambiental sobre el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, así como el espacio marítimo soberano de Colombia en el Caribe.

Aplicación de la herramienta metodológica SDAG²²

De manera inicial, se hace relevante enunciar respecto a la distribución de los pesos específicos, que el 42,11 % de los objetivos fueron considerados "indispensables"; 28,75 % "importantes" y el 29,32 % "deseable". Así mismo, se observa que la distribución de pesos es dispar entre las diferentes dimensiones. Por ejemplo, para la dimensión ambiental el 43 % de los objetivos fueron clasificados como "indispensables" mientras que para la dimensión cultural fue apenas el 7 %. También se observa que para la dimensión ambiental no hubo objetivos considerados como "deseables".

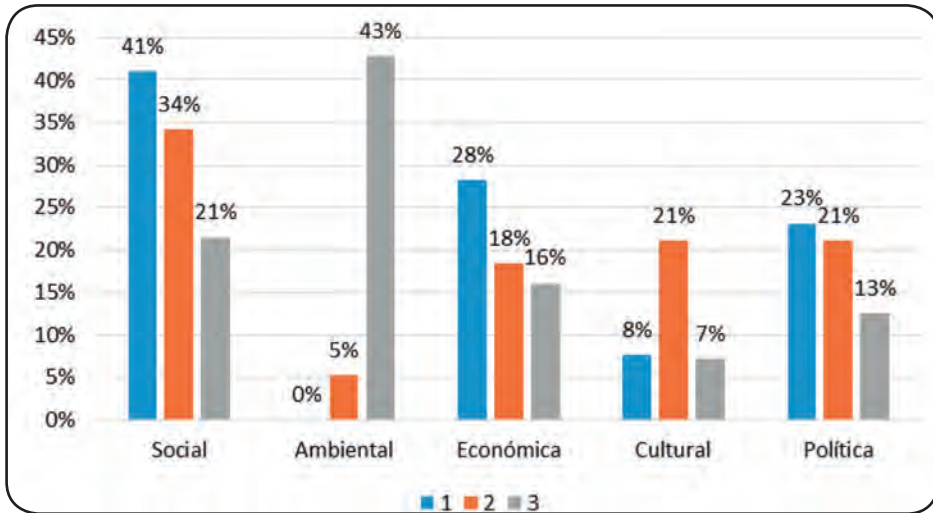


Figura 2. Distribución de pesos por cada una de las dimensiones; 1, deseable; 2, importante y 3, indispensable.

Elaboración propia.

El promedio de los pesos para las cinco dimensiones fue superior a 1.9, aunque no existe una diferencia marcada entre las mismas, como se muestra en la (Tabla 1).

²² Anexos al presente documento se encuentran los 133 objetivos debidamente discriminados en los 33 temas de las 5 dimensiones.

DIMENSIÓN/Tema	Peso promedio	DIMENSIÓN/Tema	Peso promedio
SOCIAL	1,9	AMBIENTAL	2,9
Reducción de pobreza	3,0	Ecosistemas	3,0
Agua	1,5	Biodiversidad	3,0
Alimentos	2,8	Recursos	3,0
Salud	1,8	Productos	3,0
Seguridad	2,0	Uso de la tierra	2,7
Educación	1,0	Cambio climático	2,8
Comunidad	1,8	POLÍTICA	1,9
Asentamiento humano	2,2	Institucionalidad	2,3
Género	1,0	Herramientas y procesos	2,5
ECONÓMICA	1,9	Participación ciudadana	1,0
Producción responsable	2,8	Integración local	2,5
Consumo responsable	1,3	Información	1,8
Viabilidad económica	3,0	Manejo del riesgo y resiliencia	2,4
Trabajo	1,5	CULTURAL	2,1
Prosperidad	1,3	Transmisión de la herencia cultural	2,6
Energía	1,7	Prácticas artísticas y culturales	2,0
Emprendimiento	1,0	Diversidad cultural	1,7
Modelo económico	1,8	Contribución al desarrollo cultural	1,7

Tabla 1. Peso promedio para las dimensiones y los temas del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua

La (Tabla 2) y la (Figura 3) muestran la evaluación de sostenibilidad del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua respecto al área insular del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. La dimensión económica obtuvo el más alto resultado (48 %), mientras la dimensión ambiental fue la menor con un valor de 9 %. En pocas palabras, ninguna dimensión alcanzó el 60 % y por lo tanto, el proyecto bajo análisis representa una amenaza a la sostenibilidad del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

DIMENSIÓN	Evaluación
Social	26%
Ambiental	9%
Económica	48%
Cultural	19%
Política	27%

Tabla 2. Evaluación de las 5 Dimensiones del Proyecto de Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua

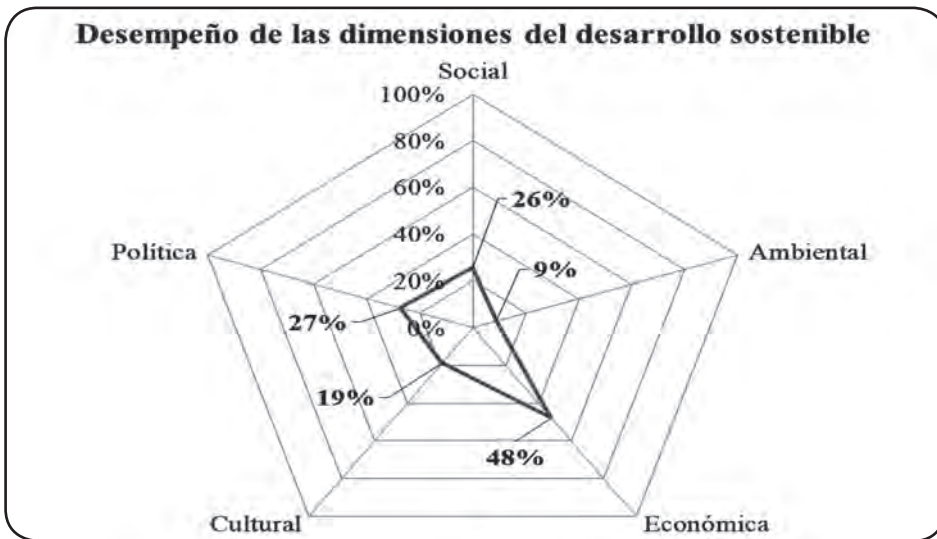


Figura 3. Diagrama radial de evaluación de las dimensiones del proyecto de construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua.

Elaboración propia.

Las gráficas generadas por el SDAG presentan los resultados para cada dimensión (5) y cada tema (33) (Figura 4). Los resultados de la evaluación si bien no pueden ser considerados como "absolutos", sí son producto de la intersubjetividad, lo que permite contrastar el desempeño entre las dimensiones y entre los temas. Al respecto, la evaluación de los temas permite identificar fortalezas y debilidades en cada dimensión. Para el caso específico de la dimensión social (Figura 4A), cinco temas -agua, salud, educación, género y comunidad- así como seguridad y reducción de pobreza tienen valores cercanos, entre el 30 % y 38 %. Dos temas,

alimentos (16 %) y asentamiento humano (13 %), resaltan con un valor inferior. Por lo tanto, se puede afirmar que la dimensión social representa un problema para el archipiélago de San Andrés y Providencia, que no es adecuadamente abordada por el proyecto.

La distribución de la evaluación es más heterogénea en la dimensión económica (Figura 4B). El tema producción responsable es el más bajo de toda la evaluación con un 16 %. Por el contrario, los temas trabajo, modelo económico y emprendimiento recibieron la más alta evaluación, entre 62 % y 87 %. Esta dimensión evaluada con un 48 % refleja una oportunidad para el crecimiento económico del archipiélago en cuestión, al ser sus temas pobremente considerados dentro del proyecto. En lo que respecta a la evaluación de la dimensión ambiental, esta fue la que obtuvo la más baja evaluación (9 %) (Figura 4C), lo que genera una alerta importante para las autoridades tanto del archipiélago como de la región, ya que el proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua afecta negativamente el medioambiente.

Las evaluaciones de los temas políticos muestran la complejidad que presenta el proyecto en cuestión (Figura 4D). A excepción de las instituciones (74%) y herramientas y procesos (45%), los otros temas –participación ciudadana, integración local, información y manejo del riesgo y resiliencia- son evaluados entre el 6% y 22%. Finalmente, la dimensión cultural es la más dispar (Figura 4E). Los dos temas más bajos son la transmisión de la herencia cultural y las prácticas artísticas y culturales, con un 7% y 14% respectivamente, mientras los más altos con 31% es la diversidad cultural y 45% la contribución al desarrollo cultural. Por consiguiente, la dimensión cultural del archipiélago está amenazada ya que resulta afectada por el proyecto de construcción del canal de Nicaragua.

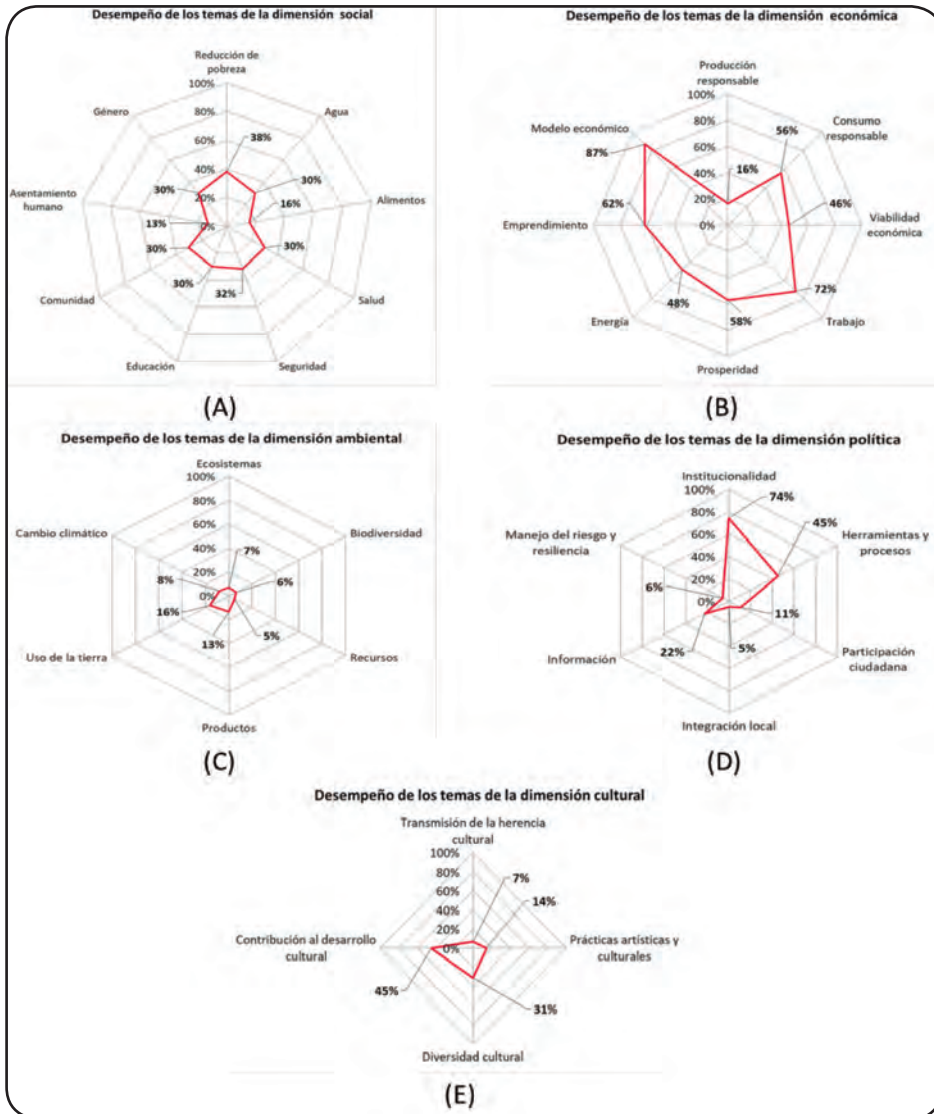


Figura 4. Diagramas para cada tema evaluado: (A) Dimensión social; (B) Dimensión económica; (C) Dimensión ambiental; (D) Dimensión política; (E) Dimensión cultural.

Elaboración propia.

El último paso de la metodología SDAG es la determinación de prioridades entre los objetivos. La yuxtaposición de peso y rendimiento de un objetivo establece el nivel de prioridad de las acciones correctivas. La (Figura 5) muestra la distribución de prioridades de toda la evaluación (Figura 5A) y de cada dimensión (Figura 5B), Social; (Figura 5C),

Ambiental; (Figura 5D), Económica; (Figura 5E), Cultural; (Figura 5F), Política. La distribución general revela que el 65 % de los objetivos requieren implementar mejoras –prioridades de reaccionar y actuar– y que el 42% de ellas son urgentes. La distribución en cada una de las dimensiones muestra la necesidad de actuar y reaccionar en todas, especialmente en la ambiental y cultural. De igual forma, las dimensiones social, cultural y política tiene un alto porcentaje de objetivos que serán un problema en el largo plazo, lo que demanda acciones inmediatas.

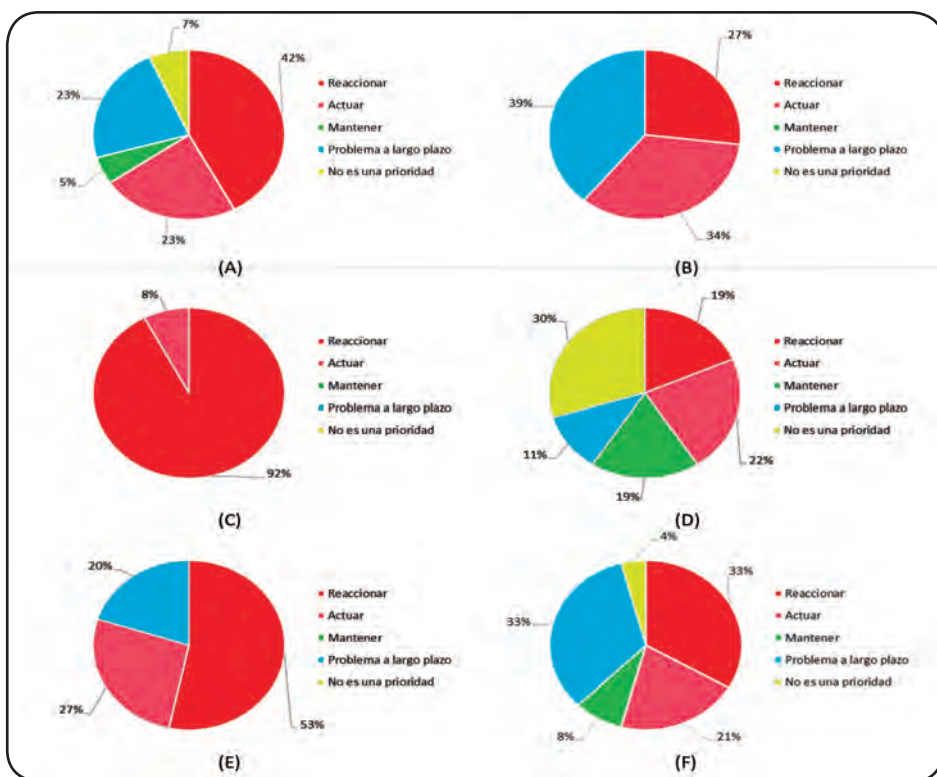


Figura 5. Distribución de prioridades a atender derivadas del proyecto de construcción del Canal Interocéánico de Nicaragua: (A) Global; (B) Dimensión social; (C) Dimensión ambiental; (D) Dimensión económica; (E) Dimensión cultural; (F) Dimensión política.

Elaboración propia.

Conclusiones

El proyecto de construcción del canal interoceánico de Nicaragua si bien se encuentra en una fase de planeamiento cuya materialización parece poco probable en el corto y mediano plazo, vislumbra una grave afectación al desarrollo sostenible –dimensiones política, social, económica, ambiental y cultural- del departamento del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Esta conclusión es producto de la aplicación de la herramienta de Cuadrícula Analítica de Desarrollo Sostenible (SDAG). Si bien la información que fue utilizada por el grupo de expertos para alimentar la herramienta procede de varias fuentes, el resultado, aunque es altamente confiable no puede ser catalogado como “absoluto”, dado la temprana edad de maduración del proyecto aunado a la escasa información oficial del mismo.

Este trabajo de investigación de manera innovadora ha utilizado satisfactoriamente una metodología reconocida a nivel mundial para la evaluación de la sostenibilidad, la cual no tiene antecedentes de su uso en Colombia y menos en asuntos de Seguridad Nacional como es la afectación del territorio y sus pobladores. Por tal razón, resulta esencial generar las alertas que para cada dimensión analizada de manera particular, las autoridades de orden nacional y departamental deben realizar, especialmente, un seguimiento constante a la evolución de ellas con el propósito de mitigar sus efectos en caso dado que el Gobierno nicaragüense decida materializar el proyecto de construcción del canal interoceánico.

Finalmente, los resultados obtenidos de manera rigurosa si bien se constituyen en su mayoría como una amenaza, es responsabilidad de los líderes políticos, impulsados desde la academia, quienes deben revertir esta situación, ya que se observó de manera particular en la dimensión económica las ventajas que generaría para el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina el proyecto en cuestión. En pocas palabras, se hace necesario realizar este ejercicio de evaluación de manera periódica para el proyecto objeto de análisis y extender este tipo de iniciativas a otras intervenciones de orden nacional y regional.

Referencias Bibliográficas

AFP. (14 de Agosto de 2018). Presidente de Nicaragua asegura que Colombia buscaría anular el fallo de La Haya. *El Colombiano*. Recuperado el 14 de Agosto de 2018, de <http://www.elcolombiano.com/internacional/america-latina/presidente-de-nicaragua-dice-que-colombia-quiere-anular-fallo-de-la-haya-EK9158633>

127

Araiza, R. (2009). Conflicto colombo-nicaragüense desde la perspectiva de la jurisprudencia de la Corte Internacional de La Haya. *Cuadernos del Caribe*, 7(12), 144-154. Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ccaribe/article/view/41396/42973>

Asamblea Nacional de Nicaragua. (09 de julio de 2012). Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. [Ley No. 800 de 2012]. *La Gaceta – Diario Oficial*.

Bailey, T. (1936). Interest in a Nicaragua Canal 1903-1931. *The Hispanic American Historical Review*, 16(1), 2-28. doi: 10.2307/2506572.

Dirección General Marítima. (Enero-Febrero-Marzo de 2015). Colombia y la disputa marítima con Nicaragua. *Boletín Informativo del Sector Marítimo*, Edición No. 4. Recuperado de https://www.Dimar.mil.co/sites/default/files/attach/15_seguimiento_colombia_y_la_disputa_maritima_con_nicaragua_def.pdf

Echave, J. (2016). El desarrollo económico de China (Tesis de Grado), Universidad del País Vasco, San Sebastián. Recuperado de <https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/20629/TFG%20desarrollo%20economico%20de%20China%20Deposito.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Ellis, E. (2013). What's Really Behind the Nicaraguan Canal Project. The Manzella Report. Recuperado de <http://www.manzellareport.com/index.php/world/694-what-s-really-behind-the-nicaragua-canal-project>

Fuchs, G., & Navas, G. (2016). El canal de Nicaragua en clave regional. *Ecología Política*, (51), 21-25. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/pdf/24894067>

Grant, U. (1881). The Nicaragua Canal. *The North American Review*, 132(291), 107-116. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/25100931>

Hochleitner, A. (2015). La construcción del canal interoceánico de Nicaragua: situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. *Análisis - Friedrich Ebert Stiftung*,(4). Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/12056.pdf>

Lugo, S. (1 de diciembre de 2016). Protestas contra el canal interoceánico en Nicaragua dejan varios heridos. *CNN en Español*. Recuperado de <https://cnnespanol.cnn.com/2016/12/01/protestas-contr-el-canal-interoceanico-en-nicaragua-dejan-varios-heridos/>

Ordóñez, L. (2015). La construcción del gran canal de Nicaragua y las consecuencias para Colombia. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/7127/1/TRABAJO%20NICARAGUA%20final%20.pdf>

Peña, C. (2016). Análisis de posibles escenarios de conflicto para Colombia en el mar. *El mar Caribe, escenario de conflicto futuro por los intereses geoestratégicos convertido en el mediterráneo de América*. Saarbrücken : Editorial Académica Española.

Ruíz, F. (2015). El canal interoceánico de Nicaragua. *Documento Opinión*, (12). Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2015/DIEEO12-2015_CanalInteroceanicoNicaragua_F.RuizDominguez.pdf

Sabonge, R. & Sánchez, R. (2014). 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro. *Boletín FAL*, 6(334), 1-10. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37430/S1420832_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Salazar, A. (2016). El impacto de la ampliación del canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional. Universidad Santo Tomás, Bogotá. Recuperado de

Sanín, N., & Ceballos, M. (2017). Solicitud de Opinión Consultiva de Colombia ante la CIDH. Recuperado de http://www.corteidh.or.cr/sitios/observaciones/colombiaoc23/30_noemi_sanin.pdf

Srinivasan, R. S., Braham, W. W., Campbell, D. E., & Curcija, D. C. (2011). Sustainability Assessment Frameworks, Evaluation Tools and Metrics for Buildings and its Environment – A Review Paper presented at the 12th Conference of International Building Performance Simulation Association, Sydney.

Taylor, H. (1886). The Nicaragua Canal. *Journal of the American Geographical Society of New York*, 18, 95-126. doi:10.2307/196789

Torres, S. (2013). Los raizales: cultura e identidad angloafrocaribeña en el Caribe insular colombiano. *Cuadernos del Caribe*, 10(16), 11-25. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/38621/1/41537-201753-1-PB.pdf>

Van Dijckj, P. & Mons, S. (2015). El gran canal de Nicaragua: prospectos e impactos potenciales. En P. van Dijck & H. Nusselder (Eds.), *Un recorrido por líneas locales. Aportes para políticas públicas en el sector rural de Centroamérica, el Caribe y la Región Andina* (pp. 161-178). San José: Centro de Estudios para el Desarrollo Rural.

Villeneuve, C., Riffon, O., & Tremblay, D. (2016). How is sustainable development analyzed? User Guide for the Sustainable Development Analysis Grid. Chicoutimi: Universidad de Quebec.

Villeneuve, C., Tremblay, D., Riffon, O., Lanmafankpotin, G., & Bouchard, S. (2017). A Systemic Tool and Process for Sustainability Assessment. *Sustainability*, 9(10), 1-29. doi:10.3390/su9101909.