

Guatemala, septiembre 2013

No. 9

CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA*

I. GENERALIDADES DEL CARREDOR INTEROCEANICO.

Siempre dentro del contexto de la Globalización, corriente que está bajo el control de las grandes empresas capitalistas, no sólo para el dominio de la economía global sino también para aprovechar al máximo los recursos y las riquezas de los países en vías de desarrollo, surgió el Proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG) como una iniciativa del país en donde el Consorcio de Empresas ODEPALINTERNACIONAL (Oficina de Enlace y Negocios para América Latina S.A), conjuntamente con la Asociación Internacional Poder Para Todos y el respaldo institucional y político de 46 municipios del oriente de nuestro país, organizados en nueve mancomunidades, que forman el área de influencia, presentaron uno de los primeros proyectos.

El objetivo fundamental planteado originalmente en este Corredor Interoceánico de Guatemala es; “Unir mediante una franja de tierra los litorales Pacífico y Atlántico del territorio de la República de Guatemala, para desarrollar un modo logístico de transbordo interoceánico en el centro de América, de infraestructura moderna y técnicamente adecuada, con puertas para buques Súper Post Panamax SPPX; Los cuales son de una capacidad superior a los 8000 TEUs (Por sus siglas en inglés: Twenty Foot Equivalent Unit) Cada TEU es una unidad de medida de capacidad utilizado en el tráfico marítimo y terrestre equivalente a 20 pies, cuya equiparación en metros es igual a un contenedor de 6,1 metros de largo, por 2.4 metros de ancho y 2.6 metros de alto, con una capacidad de carga de 21,600 Kilogramos. Dichos buques,

* Elaborado por la Dra. Thelma Gladys Cifuentes de Ramírez, Investigadora en el Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales -IIES-, Universidad de San Carlos de Guatemala.

con esa capacidad superior a los 800 TEUs, nunca pasarán por el Canal de Panamá, por lo que se busca por este medio brindar facilidades al Transporte Internacional de contenedores para el comercio mundial en general"¹

Además de este objetivo fundamental el Proyecto ofrece una serie de ventajas para nuestro país, entre las que indica que se habilitarán Zonas Francas Modernas y Competitivas para que las empresas transcontinentales se establezcan en ellas y aprovechen economías de escala en el proceso de producción y transporte, mejorando así las condiciones de competitividad de las mercancías, que cada país ofrece.

Del objetivo general y como ocurre con las grandes empresas capitalistas que tienen interés en incrementar su inversión en nuestros países, presentan los proyectos con una serie de ventajas que no pueden ser comprobadas a priori y por todo el escenario de experiencias que se tiene del aprovechamiento de nuestros recursos; lo primero que viene a nuestra mente es la duda que siempre habrá muchas más ventajas para quienes realizan el proyecto y se benefician de él, que para nuestro país.

Aún cuando es una institución extranjera la que presenta el proyecto, encontró eco en nuestras autoridades, porque es una obra que Guatemala quiere realizar y el Gobierno de la República avalando esta propuesta realiza también la presentación oficial del Corredor Interoceánico y lo califica como una oportunidad para promover el desarrollo económico y social de Guatemala, afirmando que no sólo impulsará el comercio de mercaderías sino también los servicios, indicando que con esto pasaremos de un país en vías de desarrollo a convertirnos en un país que contribuirá no solamente al desarrollo propio sino también al de otras naciones, por lo que cuenta con el apoyo del gobierno y la obra dará inicio a finales del presente año 2013. Con estas afirmaciones pareciera que el Corredor Interoceánico constituye el "Camino" para sacar a Guatemala del estado de atraso y subdesarrollo en que nos encontramos; sin embargo, continuaremos evaluando los pros y los contras de tan discutido proyecto.

II. ESTRUCTURA Y PARTICIPANTES EN EL CORREDOR INTEROCEÁNICO.

Como se afirmó supra, en la construcción del Corredor Interoceánico, que es una iniciativa de nuestro país, uno de los primeros proyectos fue presentado por el Consorcio de Empresas ODEPAL INTERNACIONAL (Oficina de Enlace y Negocios para América Latina), por La Asociación Poder Para Todos y con el respaldo institucional y político de 46 municipios del oriente del país, por los cuales atravesará dicho corredor. El Gobierno mostró mucho entusiasmo y decidieron apoyar la obra sin reservas; por lo que dejó plasmado su interés y compromiso en el "ACUERDO GUBERNATIVO No. 270-2013", en el cual se declara "De interés general la construcción de la gigantesca obra, que unirá el Pacífico con el Atlántico, por medio de una autopista de 372 kilómetros de longitud, con puertos de 4419 hectáreas en cada océano. Luego los

1 Proyecto Corredor Interoceánico de Guatemala. ODEPAL.

empresarios afirmaron que los puertos para su construcción usarán tecnología de última generación, en los cuales se invertirá un mil millones de dólares en su fase inicial; cuyo costo se estima en un valor promedio de entre diez y doce mil millones de dólares. El financiamiento de la obra será con exclusividad de las empresas que se comprometieron a construir el CIG y el Gobierno de Guatemala se concretará a fungir como observador y/o garante de los aspectos ambientales y legales, durante la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG)"².

TRAVESÍA QUE RECORRERÁ EN NUESTRO PAÍS EL CIG



2 Presentación de Proyecto de Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG). Secretaria de Comunicación Social de la Presidencia. Guatemala Julio 2013

III. ALCANCES Y COSTO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA, SEGÚN INFORMACIÓN DE LA ODEPAL

El Consorcio de Empresas ODEPAL, Oficina de Enlace y Negocios para América Latina, que se considera promotor del Proyecto del Canal Interoceánico para Guatemala (CIG), nos da a conocer como se estructurara el sistema integral de dicho Corredor, así también el tiempo que tienen proyectado para su realización y el costo probable que el mismo implicará y nos informan en su Proyecto que el CIG constará de los siguientes componentes:

- A. Un Centro Logístico Internacional en el Litoral Pacífico de Guatemala que incluirá:
 - Un Puerto Concentrador de contenedores de última generación (Hub Container Port, por sus siglas en inglés)
 - Una Zona Franca para empresas globalizadas.
 - Un Aeropuerto Internacional para carga.
 - Servicios complementarios y de apoyo.
- B. Un Centro Logístico Internacional en el Litoral Atlántico de Guatemala que incluirá:
 - Un Puerto Concentrador de contenedores de última generación (Hub Container Port, por sus siglas en inglés)
 - Una Zona Franca para empresas globalizadas.
 - Servicios complementarios y de apoyo.
- C. Un ferrocarril interoceánico para tráfico exclusivo de trenes de contenedores entre ambos centros logísticos.

Los tres componentes del Corredor Interoceánico, de acuerdo con lo que ofrece el Proyecto presentado por ODEPAL (Oficina de Enlace y Negocios para América Latina), garantizan servicios sincronizados, eficientes, modernos y económicos al transporte intermodal de contenedores y se estará en capacidad de competir con los puentes terrestres de América del Norte y adicionalmente servirá de complemento al Canal de Panamá.

En cuanto a costos, existe una notable diferencia entre lo que afirmó el Gobierno de la República y lo que indica ODEPAL referente a lo que costará el Canal Interoceánico de Guatemala; ya que ellos dan un presupuesto de la construcción una inversión aproximada de USA. \$ 5,000 millones y que llevará un período de construcción de las instalaciones e inicio de sus operaciones de cuatro años; asimismo, informan que los recursos serán obtenidos de la venta de acciones, financiamientos bancarios y de recursos provenientes de la concesión de infraestructura, porque aún cuando se trata de un Proyecto Privado, en el mismo participan los gobiernos municipales del área que atravesará este Canal y las Instituciones del Estado de Guatemala, en

aquellas gestiones que sean pertinentes realizar.

El Proyecto del Corredor Interoceánico se ha dimensionado para una capacidad de cinco millones de TEUs y para captar un volumen inicial de contenedores de tráfico intercontinental de 800,000 unidades al año, de un mercado potencial de 7 millones de TEUs que se esperan para el 2020. El crecimiento previsto para los siguientes 25 años se calcula sea del 7% anual.

- Alcances del Corredor Interoceánico.³

“El Corredor Interoceánico de Guatemala es un conjunto de obras físicas y servicios los cuales serán establecidos en Guatemala, directamente por la Empresa CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA S.A. y buscan brindarle al país los siguientes servicios:

- A. Facilidades de trasbordo interoceánico Atlántico-Pacífico y viceversa, con carácter de tránsito aduanero al tráfico de barcos celulares de contenedores de última generación, prestando especial atención a los dedicados al tráfico entre las siguientes extensiones geográficas:

- a.1. Europa- Lejano Oriente.
- a.2. Estados Unidos/Canadá (Costa Oeste)- Europa.
- a.3. Estados Unidos/Canadá (Costa Este)- Lejano Oriente.
- a.4. América del Sur- Lejano Oriente.
- a.5. América del Sur- Estados Unidos/Canadá (Costa Este)

Para que pueda funcionar el transporte marítimo de un continente a otro o de un país a otro, se tiene considerado en el proyecto la construcción de puertos de última generación y toda la infraestructura necesaria, para el trasbordo de los contenedores con la respectiva mercadería.

Existen varias razones por las cuales la Oficina de Enlaces y Negocios para América Latina (ODEPAL), eligió Guatemala para presentar el Proyecto del Corredor Interoceánico, una vez que el gobierno lanzara la idea, expresadas por ellos mismos siendo éstas:

1. Excelente posición geoestratégica para efectos del transporte intercontinental y de alcance mundial.
2. Estrecho istmo en el centro del continente americano para efectos de trasbordo interoceánico.

³ De acuerdo con lo que ofrece ODEPAL.
OFICINA DE ENLACE Y NEGOCIOS PARA AMÉRICA LATINA.

3. Cercano a los importantes puntos de paso intercontinental para el transporte de contenedores, como son los Puentes Terrestres de América del Norte y del Canal de Panamá, Europa-Lejano Oriente.
4. Condiciones físicas apropiadas en el Atlántico y el Pacífico para la construcción de puertos modernos, con la amplitud y las características operativas que exige el mercado.
5. Condiciones físicas apropiadas para el desarrollo de un moderno corredor ferroviario entre el Atlántico y el Pacífico, para el desplazamiento de trenes bloques de contenedores.
6. Amplia disposición para la construcción de las Zonas Francas, así como de los proyectos complementarios y de apoyo.
7. Cantidad suficiente de personas cercanas a los Centros Logísticos Internacionales, con la capacidad mínima exigida por el Proyecto en los puestos técnicos y operativos y para las empresas que se instalen en las Zonas Francas.
8. Reducido impacto ambiental en las zonas físicas de los proyectos, que son impactos fácilmente mitigables, por estar ubicados en territorio despoblado y prácticamente sin consecuencias negativas en la fauna y la flora de los sitios escogidos.

Como vemos de estas condiciones presentadas por la Oficina de Enlace y Negocios para América Latina (ODEPAL), interesada en la construcción del Corredor Interoceánico para Guatemala, parece que nos ofrecieran la Panacea del desarrollo y crecimiento para el país, porque sólo nos presentan ventajas; sin embargo, más adelante veremos los impactos y las repercusiones que dicho proyecto tendrá para el país.

IV. EL CANAL INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA, DE ACUERDO CON LA PERSPECTIVA DE FUNCIONARIOS DE GOBIERNO DE NUESTRO PAÍS Y PERSONAS INVOLUCRADAS EN EL MISMO.

Se considera el Proyecto más ambicioso de infraestructura promovido por la Iniciativa Privada y apoyado por el Gobierno de la República que lo ha declarado "De interés general"; se inició a gestar desde hace catorce años y se ha planteado como principal objetivo: "Competir con el Canal de Panamá". De acuerdo con la opinión de Guillermo Catalán, Presidente de la Junta Directiva del Corredor Interoceánico de Guatemala, el proyecto tendrá un costo entre 10,000 y 12,000 millones de dólares USA y está previsto que su construcción dure al menos cinco años. Se tiene contemplada en su infraestructura la construcción de dos modernos puertos, que inclusive ya se les ha asignado nombre *El San Luis y el San Jorge*, uno en el Pacífico y el otro en el Atlántico, con una extensión de 4,419 hectáreas cada uno; serán los más grandes de

Centroamérica y tendrán la capacidad de recibir simultáneamente a las mega embarcaciones que por su tamaño no pueden pasar por el Canal de Panamá, afirmando que esto no lo logrará el Canal de Panamá, "ni ahora ni después de la ampliación que tienen prevista para el 2014-2015". El traslado de los contenedores de un océano a otro se realizará a través de un Puente Terrestre o Corredor Seco de 372 Kilómetros de longitud por 140 metros de ancho mismo que podrá recorrerse en tren o por carretera en un promedio de cuatro horas y media y a una velocidad de ochenta kilómetros por hora. Este puente contará con una autopista de camiones de carga, dos vías de ferrocarril, cuatro oleoductos para el transporte de petróleo, gasolina y gas natural, una red de fibra óptica de alta capacidad y un sistema de distribución y producción de energía eléctrica. La carretera interoceánica contará con 67 tramos de corte, 39 túneles y 21 viaductos. Para la construcción del Corredor, el Proyecto adquirirá, a precio de mercado, 3,512 terrenos y fincas ubicadas a lo largo del trayecto, cuyos propietarios ya han aceptado vender.

"La construcción del corredor dinamizará la economía del país; ya que generará más de 30,000 empleos directos y beneficiará a 46 de los 333 municipios del país, además producirá efectos positivos en toda la región, al sureste de México, Belice, Guatemala, Honduras y El Salvador. El principal atractivo que el Corredor Seco de Guatemala ofrecerá, frente al Canal de Panamá, es una Nueva Ruta Corta"⁴. Así como Catalán hay muchas opiniones que privilegian la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), tal es el caso de Julio Ligorria⁵, quien expresa: "Que el Canal Interoceánico de Guatemala (CIG), es el más exitoso ejercicio del poder local, en la historia nacional, ejercido desde el pueblo y acompañado adecuadamente por sus autoridades. No existe en la historia latinoamericana reciente, ningún otro ejemplo similar, con tantas personas e intereses involucrados, como lo hecho por el CIG. La confianza de los propietarios (refiriéndose a los dueños de las tierras que serán utilizadas para tal construcción), de las nueve mancomunidades (en las cuales están asociados los municipios por donde pasara el CIG), de las cuarenta y seis municipalidades y sus respectivos Consejos, es fruto de trece años de gestión del grupo organizador"; otro aspecto que enfatiza Julio Ligorria es que "El hecho más significativo del proyecto radica en que en el mismo no participará ni uno solo de los grupos empresariales tradicionales; por el contrario está integrado por pequeño y mediano empresario, ajenos a la súper cúpula del sector privado". ¿Será esto una realidad? Porque de la información que se tiene aún los países hegemónicos están con los ojos puestos en el Corredor Interoceánico de Guatemala y lo ven como una oportunidad de aumentar su inversión, de lograr fuentes de trabajo; pero más que nada para subsanar en parte el desempleo que ha afectado al mundo entero y que no teniendo oportunidad de trabajar en su país; están pensando en que Guatemala puede ser una opción; entre estos países tenemos a los que integran el Grupo de los G-8, que encabezados por Inglaterra están ya ofreciendo que cuentan con los recursos para invertir en el CIG; ya no digamos la Cúpula Empresarial

⁴ Opinión vertida por el Presidente de la Junta Directiva del Canal Interoceánico de Guatemala: Guillermo Catalán.

⁵ Julio Ligorria nombrado Embajador de Guatemala en Estados Unidos en fecha 28 de agosto 2013.

de Guatemala que cada día busca aumentar el nivel de sus utilidades; por supuesto que sería interesante si este proyecto se dejara como una oportunidad para pequeños y medianos empresarios y buscando el bienestar y desarrollo de las poblaciones por las que pasará dicho Corredor; pero de lo que se vive actualmente en el país, con las Mega Empresas Explotadoras de nuestros recursos, los menos beneficiados somos los nacionales, porque se llevan nuestras riquezas, destruyen y contaminan el medio ambiente y pagan a los propietarios de los terrenos que utilizan para ser explotados, precios que no corresponden al cúmulo de riqueza que de los mismos obtendrán. Otro aspecto a considerar en la Construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, es que el mismo requiere de una fuerte inversión y para que sea un Proyecto en el que participan sólo la pequeña y mediana empresa, que no cuentan con ese caudal de recursos, esto da lugar a que salten inmediatamente las grandes empresas capitalistas al financiamiento y a la inversión cumpliéndose el dicho que se ha vuelto ya casi una ley universal "El que paga, manda", y entonces nuestros municipios y departamentos por los que pasará el Corredor; ¿Cuánto beneficio tendrán?, porque de la información que hemos obtenido se afirma que "El Trazo pasará por varias localidades del Corredor del Hambre, en donde hay bastante agricultura de subsistencia en buena parte del tramo y ésta depende de factores como la calidad de la tierra, el clima, que es por lo regular seco y con dificultades para la venta de los productos. Lo que preocupa es que ante la presentación de este Proyecto sólo se habla de su construcción y de las ventajas que representará para los grandes comerciantes a nivel internacional; pero no se plantea ningún programa de desarrollo para las poblaciones que venderán los pocos recursos de sobrevivencia con los que cuentan y con ello aumentará la población que ya está padeciendo hambre y pobreza; porque sin el lanzamiento simultáneo de programas educativos, de capacitación, vivienda y desarrollo para dicha gente, en ningún momento se puede pensar que sean los candidatos a tener acceso a un puesto de trabajo en el Megaproyecto, además están incluidas en estas propiedades que serán "compradas", fincas para convertirlas en parte del trayecto del Corredor Interoceánico; de lo que se infiere que la gente que trabaja en éstas también perderán el empleo, porque la fuente de trabajo desaparecerá; de tal manera que para la gente sencilla, pobre y obrera de nuestro país de la Zona Oriental involucrada en el CIG, aumentará el desempleo, la pobreza y la falta de vivienda, lo que hace suponer que esta masa de gente en busca de vida emigrará para las áreas urbanas, fenómeno que incrementará las invasiones, la delincuencia y la descomposición social de los sectores a donde se desplacen en busca de vida dada la ausencia de programas de desarrollo para dicha población. No se puede ni siquiera pensar que formen parte del personal obrero que realizará los trabajos más simples y pesados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), porque si se quedan sin la pequeña propiedad que les será comprada, se supone que no se les permitirá construir covachas a lo largo de la tierra que recorrerá el CIG, porque se busca que esta infraestructura use tecnología de última generación y por supuesto que no se querrá dañar con cuadros de miseria, pobreza y extrema pobreza; aún cuando Julio Ligorria; indica en su declaración que el CIG ofrecerá a las municipalidades aportes significativos en arbitrios, hospitales, escuelas y centros de capacitación técnica (entre otros); la pregunta que viene a nuestra mente es: ¿Serán una realidad

tales ofrecimientos, cubrirán además las 46 comunidades del Oriente de Guatemala y tendrán la capacidad de satisfacer sus necesidades sociales a los aproximadamente 3,500 residentes de dicha región que perderán sus propiedades por la construcción del CIG? Se habla en estos ofrecimientos de algunos aspectos del Sector Social; pero no se toca uno de los más importantes como es la vivienda. ¿A dónde irán a vivir estas familias? que prácticamente se quedarán sin su propiedad por pequeña que esta sea.

Continuando con lo que nos comenta Julio Ligorria referente a que este proyecto será para Pequeños y Medianos Empresarios, luego de que nos hemos enterado del gran interés de los Países del G-8, encabezados por el Reino Unido y los otros siete países industrializados del mundo: Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón y Rusia⁶. El interés de los países del G8, es con el objeto de ser parte del proyecto y utilizar de la mejor forma el Comercio Global. La Embajadora del Reino Unido no sólo afirmó que cuenta con los recursos para participar en la inversión; sino además empresas que tienen experiencia en infraestructura y diseño.

Al igual que el Reino Unido uno de los países de los G8 que está a la expectativa del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG) es Estados Unidos, dada la reciente aprobación del Canal Interoceánico de Nicaragua, cuya concesión fue otorgada al Empresario Chino WANG JING, con derechos exclusivos por un valor de 40,000 millones de Dólares USA y para operarlo por un periodo de 100 años, lo que puede representar una seria competencia para Estados Unidos por parte de la República China; motivo por el cual esta potencia del norte expresó por medio del Sub-Secretario Adjunto de Comercio (BASTIAN), quien llegará de visita a Nicaragua a raíz de la concesión del Canal Interoceánico de ese país, indicando que "Ellos se encargarían de hablar con empresas estadounidenses para que estén al día con el desarrollo del proyecto del Canal nicaragüense y que por supuesto velaría para que todas las negociaciones de la construcción se hicieran muy apegadas a la transparencia y respetando las normas jurídicas" Una de las razones por las que Estados Unidos quiera ejercer control sobre el Canal Interoceánico de Nicaragua nos la expresa J.L León Manriquez (Investigador del Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma de México (UNAM), quien explica una de las ventajas para China con la construcción del Canal nicaragüense diciendo "Que en principio el beneficio en términos de transporte es evidente ya que una de las razones para explicar porqué el comercio de petróleo entre Venezuela y China no ha crecido más rápido es debido a que los venezolanos no tienen costas en el pacífico y con este canal por el cual podrá trasportar los energéticos, ciertamente va a bajar considerablemente el costo de mover las materias primas que se extraen de América Latina hacia China"; pero también hay razones geopolíticas que hacen muy interesante para China la construcción del Canal, así nos lo expresa el investigador mexicano Heinz Dieterich al afirmar "Para China sería un éxito geopolítico frente a Estados Unidos y una respuesta a lo que hace Washington, al trabar las alianzas en Asia" Estas razones son las que mantienen alerta a la potencia del norte frente a la

6 Afirmaciones hechas por la Embajadora del Reino Unido en Guatemala. SARAH DICKSON.

inminente construcción del Canal nicaragüense y además estar plenamente interesados en la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, que viene, aún cuando, en menor escala, a convertirse en una alternativa para el comercio estadounidense.

V. CRÍTICAS VERTIDAS EN RELACIÓN A LA CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DE GUATEMALA (CIG)

Por otro lado cabe mencionar que así como hay países, instituciones y personas que privilegian la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), existen también serias críticas al respecto, uno de los primeros en manifestarse fue el Consejo Latinoamericano de Iglesias y el Consejo Ecueménico de Guatemala advirtiendo que la realización de dicha obra tendrá un costo social significativo para el país diciendo: "Que unas 3,500 personas perderán sus tierras, en el oriente del país, debido a la construcción del Canal o Corredor Interoceánico, sin que haya alternativas para su establecimiento en otro lugar", en conferencia de prensa afirmó el Consejo Latinoamericano de Iglesias "que el Proyecto debería ser evaluado de mejor manera, para no perjudicar los medios de vida de las personas que residen en las áreas donde será construido el megaproyecto".

El mismo Julio Ligorria (actualmente Embajador de Guatemala en Estados Unidos), que privilegia tanto al Canal Interoceánico de Guatemala, expresa "es importante velar por aspectos como la Transparencia Institucional, la Certeza Jurídica, la Estabilidad Sociopolítica, la Seguridad para Ciudadanos e Inversiones y la Fortaleza del Estado, factores que deben estar en permanente observación por parte de la Comunidad Internacional y son los aspectos que señalan los distintos sectores de la Sociedad; ante la presentación de parte del Gobierno del Proyecto de construcción del Corredor Interoceánico del País⁷ (CIG).

Asimismo, se teme por parte de algunos sectores de Guatemala que el Corredor Interoceánico se convierta en un corredor en donde circule libremente la Droga del Pacífico al Atlántico y viceversa, por tratarse de la zona oriental del país en donde han transitado libremente algunos de los Carteles que se ocupan de estos negocios ilícitos y porque además en esta Zona existen territorios específicos para este tipo de negociación; convirtiendo a Guatemala en un corredor de paso libre de estupefacientes, drogas y mercancías prohibidas; so pretexto de que se está transportando mercadería normal, utilizando para ello grandes contenedores sobre furgones o vía ferrocarril, en esta crítica hay opiniones de la prensa escrita del país que alertan sobre el hecho que en la mayoría de la Zona en la cual se construirá el Corredor Interoceánico de Guatemala, se encuentran funcionando los principales carteles de la droga en el país y lo que es aún más grave es que algunas de las autoridades municipales de la región, están involucradas en estos negocios ilícitos; por lo que convendría estar muy alertas en que dicha construcción sea para beneficiar al país y no para hacerle más daño por la difícil situación que

7 Palabras expresadas por NILTON GIESE
Secretario General del Consejo Latinoamericano de Iglesias.

atravesamos en cuanto a nuestra realidad socio-económica.

La destrucción de la flora y la fauna en todo el trayecto del Corredor y la posible contaminación de las fuentes de agua es una preocupación de los ambientalistas y como se trata de construir una amplia autopista de 372 kilómetros se estará contribuyendo a deforestar la zona por la cual pase dicho corredor, con el inevitable impacto sobre el aumento de la sequía y el calentamiento de la región; además de los problemas citados la Red Manglar Internacional, por medio de su Secretario Ejecutivo, Carlos Salvatierra, indicó que hay muchas contradicciones en la presentación de este Proyecto, porque los Manglares de Guatemala están amenazados de destrucción; ya que de acuerdo con una nota que publicó el Diario El Periódico en febrero del 2013, Guillermo Catalán (Presidente del Proyecto del Corredor Interoceánico de Guatemala) reconoció "Que se talarán 65 hectáreas de Mangle en la Costa Sur de Moyuta (Jutiapa) y 35 hectáreas en el área protegida Punta de Manabique" y en fecha reciente indicó Catalán que sólo se afectarían 52 hectáreas de mangle rojo en la costa norte y que en el pacífico no se tocan los mangles.

A manera de paréntesis informativo Carlos Salvatierra (Secretario de la Red Manglar Internacional), nos cuenta "Que los Mangles cumplen funciones ecológicas fundamentales para sostener la vida en las zonas marinas y costeras, funciones de producción, regulación, protección contra inundaciones, tormentas, son como una cortina protectora de las costas; además son una fuente de biodiversidad, de sustento y albergan especies de alto valor comercial, continuó diciendo, que muchos desconocemos que en las regiones tropicales de las zonas costeras, los manglares cumplen funciones de cría, reproducción y alimento de un 75 % de las especies y que esta riqueza biológica se traduce en alimentos para las personas y poblaciones que viven cerca de ellas, pero también para aquellos que se benefician de la pesca, de los esteros y el mar. Pone un ejemplo con el caso del camarón cuya la larva entra del mar por medio de las bocabarras y se refugia en los manglares donde encuentra alimento y protección y luego regresan al mar" Los manglares explicó el ambientalista "Que además protegen la tierra contra las inclemencias naturales", concluyendo que con la construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala se están destruyendo muchas de las Áreas Protegidas del País.

Otra crítica periodística que encontramos en relación a la Construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, es que dicha obra es de carácter privado en la cual hay participación de empresarios guatemaltecos y con alianzas público-privadas que buscan incrementar la riqueza de las élites que siguen apoderándose de los recursos de nuestro país; sin pensar en la gran mayoría de la población que vive en pobreza y extrema pobreza y además se destruye con ello los limitados medios de sobrevivencia con que cuentan estas poblaciones mayoritarias. Nos preguntamos ante esta situación ¿Vale la pena acumular tanta riqueza en el transcurso de una vida, que ni siquiera nos dará tiempo de consumirla, cuando para vivir bien, no son necesarios tantos millones? Sin pensar por supuesto que le estamos haciendo daño a tantas familias y a todo un país al destruir sus áreas de protección; quizá sería bueno recordar un principio Bíblico que dice: "Bienaventurado el que piensa en el pobre; porque en el día malo lo librará Dios", por lo tanto pensemos cuánto beneficio reporta este Proyecto y a cuántos beneficiaremos ¿serán mayoría o minorías en detrimento de grandes masas poblacionales?

VI. CONSIDERACIONES FINALES

La construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala, aún cuando se dice que es un proyecto que se ha iniciado hace más de una década, se intensificó a raíz del anuncio de Nicaragua que ha firmado un contrato con una empresa china, para construir un Canal Interoceánico de 40,000 millones de Dólares USA. Otorgan una concesión inicial de 50 años, prorrogables por otros 50 años, habiendo hecho las negociaciones con el Magnate Chino Wang Jing, Ambas infraestructuras tanto el Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), como el Canal Interoceánico de Nicaragua (CIN), con la finalidad de unir las costas del Pacífico y del Atlántico del Istmo Centroamericano; el de Nicaragua semejante al Canal de Panamá y el de Guatemala Corredor Seco, por tierra, con un costo aproximado de 10,00 a 12,00 millones de Dólares USA. El de Nicaragua con una longitud de 289 kilómetros y el de Guatemala con 372 kilómetros por tierra, de autopista. El de Nicaragua ya fue aprobado por la Asamblea Nacional Constituyente de ese país, el 13 de junio de 2013, el de Guatemala, fue presentado oficialmente en fecha 16 de julio de 2013 el de Nicaragua dará inicio en su construcción a finales del año próximo 2014 y se estima que estará concluido en seis años, mientras que el de Guatemala se tiene proyectado iniciará entre finales del 2013 y abril del 2014 y se concluirá en el 2019.

Ambos Proyectos buscan competir con el Canal de Panamá y al mismo tiempo complementarlo. Por su parte el Gobierno de Guatemala expresó en Taiwán que con el Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), estaba compitiendo con Nicaragua; lo que nos hace pensar en las críticas que han planteado algunos analistas y periodistas cuando se preguntan si realmente ¿Son necesarios tres Canales o Vías Interoceánicas en el Istmo Centroamericano? Nicaragua defiende este argumento indicando que su Canal Interoceánico tendrá un gran impacto en el comercio marítimo internacional, porque sus dimensiones serán superiores a las del Canal de Panamá; sin embargo, Panamá se defiende indicando que están haciendo remodelaciones y ampliaciones que proyectan terminarlas entre el 2014 y 2015. Por otra parte, Nicaragua señala como ventaja el hecho de que con su Canal, Estados Unidos acortaría su distancia para trasladar las mercancías en el mercado internacional; pero Panamá informa que la diferencia en distancia es solamente de 500 millas náuticas; ventaja que se pierde por la longitud del canal de Nicaragua que medirá un poco más de tres veces el Canal de Panamá que sólo mide 80 kilómetros y el de Nicaragua 289 y además "Será mucho más caro el transporte de mercancías por el Canal de Nicaragua que por el de Panamá; en el caso de Guatemala también se encarece, porque si se trae carga de Asia a Guatemala y se baja por tierra, es necesario cruzar el país por tierra y recogerla por barco en la otra costa, sería extremadamente caro ya que tan sólo bajar un contenedor del barco al muelle, es más caro que moverlo por el Canal de Panamá. Otro aspecto ventajoso del Canal de Panamá es que además de ser más barato es más seguro y esto le da la preferencia

de las empresas que quieren garantizar que sus productos lleguen sin ningún daño; lo que resulta difícil cuando hay que transferir varias veces los contenedores de los barcos a los camiones"⁸.

Otro aspecto que preocupa, en relación al encarecimiento del transporte de mercaderías y servicios, en el caso nuestro del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), es el hecho de que al tratarse de una concesión a una empresa privada, por supuesto que usarlo y recorrerlo representará un costo significativo para los guatemaltecos, el ejemplo lo tenemos en la Autopista Palín-Escuintla, que al haber sido construida por una empresa privada, ellos por supuesto tiene que recuperar la inversión y tanto el transporte nacional como internacional, para recorrerlo deben como mínimo pagar el Peaje que se viene encareciendo cada día y que inclusive no ha tenido la garantía en el control de calidad de parte de nuestras autoridades, porque ha cobrado vidas humanas y pérdidas materiales fuertes, por la mala ubicación de los puntos de Peaje. ¿Cuánto costará entonces utilizar el Corredor Interoceánico de Guatemala, para los guatemaltecos y hasta qué nivel se podrán garantizar los servicios que éste preste una vez construido y puesto en marcha?

Se dice que tanto Nicaragua como Guatemala con la construcción de estas obras de infraestructura interoceánicas están compitiendo entre sí y a su vez compitiendo con Panamá, ¿dónde queda entonces el Proceso de Integración Centroamericano?, cuando por décadas hemos venido repitiendo que Centroamérica es una y con esto nos enfrentamos como países pequeños, sabiendo que separados nunca vamos a poder competir con países que tengan tan sólo un mínimo más de desarrollo, ya no digamos con las grandes economías del mundo. A este respecto Andrés Oppenheimer, nos dice que en su opinión: "Guatemala y Nicaragua harían bien en construir importantes corredores de transporte; pero tratar de duplicar o triplicar la ruta de comercio interoceánico de Panamá, sería un monumental desperdicio de dinero en una región que ya es una de las más pobres del mundo".

Hay muchas opiniones e información al respecto de la Construcción del Corredor Interoceánico de Guatemala (CIG), igualmente del Canal Interoceánico de Nicaragua; sin embargo, como no se puede abarcar todo en pocas páginas, sólo queda estar a la expectativa de cómo se desarrollarán los hechos y cuáles serán las reacciones de la población en general ante tales proyectos. De nuestra parte los guatemaltecos sólo deseamos lo mejor para esta tierra que nos vio nacer y que las cosas vayan cambiando para bien, de tal manera que pueda heredarse a las generaciones futuras un país en el cual se pueda vivir dignamente, tratando de que con cada obra que se realice se esté contribuyendo a avanzar aún cuando sea con pasos cortos al desarrollo y crecimiento de Guatemala, hasta llegar a un nivel en que mejoren las condiciones de vida de la población.

⁸ Comentarios vertidos por el Experto e Ingeniero Alberto Alemán Zubieta. Administrador por muchos años del Canal de Panamá

*Impreso en talleres del IIES
150 ejemplares
Guatemala, septiembre 2013*