



Un proyecto titánico. La mayor obra de infraestructura jamás construida. Una vía que, si todo marcha bien, marcará una época.

El Gran Canal de Nicaragua conectará el océano Pacífico con el Atlántico y cruzará el territorio nicaragüense de este a oeste. Es una ruta interoceánica de gran calado alternativa al famoso Canal de Panamá.

Los invitamos a conocer todos los detalles de este faraónico proyecto que cambiará el futuro de Nicaragua, de América Latina y de todo el mundo.

¿Qué sabemos sobre el Gran Canal de Nicaragua?

Según el diseño preliminar, el Canal cruzará el Gran Lago Cocibolca y sus afluentes, la zona de libre comercio de Brito, el complejo turístico de San Lorenzo y el aeropuerto de Rivas, uniendo los dos puertos en el Pacífico y el Caribe.

HKND, la compañía china responsable de la construcción del Canal, ha comunicado ya que ha modificado el trazado de la infraestructura y está dispuesta a hacer más ajustes para evitar perjudicar a la población local y el medio ambiente.

De esta forma, la compañía reubicó la entrada pacífica del canal en el río Brito y modificó el trazado a través del departamento de Rivas. Además, ajustó el diseño para no afectar a los habitantes de El Tule, una comarca agrícola por la que discurre la carretera entre los puertos lacustres de San Miguelito y San Carlos.

Esta ruta tendrá 278 kilómetros de longitud y será tres veces más larga que el Canal de Panamá. Por otro lado, su profundidad será de entre 26 y 30 metros, con un ancho que variará

entre los 230 y los 520 metros. Será casi el doble de profundo y ancho que el de Panamá.

El costo total del proyecto asciende a 50.000 millones de dólares.

El Gobierno del presidente nicaragüense, Daniel Ortega, otorgó la concesión para la construcción del Gran Canal de Nicaragua al consorcio chino HKND Group (Hong Kong Nicaraguan Canal Development Investment Group).

Además de excavar el canal, la compañía tiene previsto construir carreteras, dos puertos, un lago artificial, un aeropuerto, un complejo turístico y una zona de libre comercio, así como fábricas de acero y de cemento.

Una larga historia

La primera mención oficial en Nicaragua sobre el proyecto de construcción de un canal interoceánico se hizo en 1833.

En 2004, el Gobierno volvió a la idea de un canal que permitiera a barcos gran calado hacer su travesía a través del país, pero el elevado coste del proyecto impidió que tomara forma.

En junio del 2013, Nicaragua finalmente entregó a la compañía china HKND la concesión del canal y ese mismo mes la Asamblea nicaragüense aprobó su construcción.

El 22 de diciembre de 2014, Managua puso en marcha la maquinaria para construir su propia vía interoceánica. Está previsto que las obras finalicen en 2019 y que entre en servicio en 2020.

El padre del Canal de Nicaragua

El propietario del consorcio HKND es el multimillonario chino Wang Jing. Según la revista 'Forbes', Wang es el duodécimo empresario más rico de China, con una fortuna personal de unos 6.300 millones de dólares. Antes de la creación de HKND, su interés principal eran las telecomunicaciones y también la minería y la agricultura.

"Jing ya ha gastado más de 5.000 millones de su capital personal, más el dinero de su familia y sus amigos, a quienes se lo había solicitado para capitalizar el proyecto del Canal", calcula Stratfor, la empresa privada estadounidense especializada en servicios de inteligencia, que decidió analizar qué fue lo llevó al empresario a participar en el proyecto e incluso a invertir en él su propio dinero.

Según concluyó la compañía de inteligencia, hay varias causas que influyen en la determinación de Wang para seguir adelante.

El proyecto no solo aliviaría el denso tráfico del canal de Panamá, sino que también ofrecería rutas complementarias para el comercio entre Asia y la costa oriental de América del Norte. También proporcionaría un paso más rápido de las naves masivas de carga procedentes de

América Latina, especialmente de Brasil, a Asia: hoy en día, estas naves son demasiado grandes para el Canal de Panamá. Teniendo en cuenta el acelerado crecimiento del volumen de comercio entre China y América Latina, el cambio se hará sentir.

Podría tratarse, además, del establecimiento de nuevos sitios turísticos, gracias al desarrollo de más puertos. Con apoyo de China, Nicaragua podría aprovechar también cambios en las cadenas logísticas internacionales creando una zona de libre comercio. Gracias a los bajos costes de la mano de obra y la cercanía a los grandes mercados de EE.UU., México y Sudamérica, convertir el país en un centro de producción y distribución regional parece una idea perspicaz, concluye Stratfor.

Por su parte, el propio multimillonario promete "transformar la vida" de Nicaragua con el canal y rechaza cualquiera crítica al proyecto.

"Las acciones pesan más que las palabras. Convenceremos a todos con los hechos. Los convenceremos al tener éxito", dijo Wang a la BBC.

"La mayor presión viene de tener que ganar el reconocimiento del mundo. No puedo dejar que este proyecto se convierta en un hazmerreír internacional", subrayó el empresario.

Según él, la clave del éxito del Canal es la presencia de China en el proyecto: "Las empresas chinas llevan décadas acumulando enorme experiencia y conocimiento en grandes proyectos de infraestructura. Por lo que tener compañías chinas al frente de este proyecto aumenta enormemente sus perspectivas de éxito. Esa es nuestra fortaleza".

Sobre el secretismo que rodea el proyecto, por ejemplo en lo referente a la financiación, Wang asegura que tiene una justificación: "No estamos reteniendo información. Esto es ser responsables. Queremos ser vistos como héroes que hacen historia, no como villanos, por lo que necesitamos tiempo".

Consecuencias para la naturaleza

Probablemente, una de las mayores preocupaciones respecto al proyecto está relacionada con el medio ambiente y, en particular, con las consecuencias que tendría el canal para el lago Cocibolca, una fuente primaria de agua potable en la región.

Así, algunos activistas están preocupados por la posibilidad de contaminación del lago debido a un accidente o a la intrusión de agua salada, así como por el riesgo de afectar al ecosistema del lago.

HKND Group ya entregó a la Comisión del proyecto el estudio de impacto social y ambiental, que ahora será sometido a revisión. El estudio, que consta de 14 volúmenes, fue elaborado por la consultora Environmental Resources Management Group Inc. (ERM), con sede en Londres, tras dos años de investigación de campo con la participación de expertos nacionales e internacionales.

Según Bill Wild, asesor jefe para la obra de HKND Group, dicho trabajo determina que el proyecto cumplirá con los estándares internacionales y que, si se consigue mitigar, controlar y compensar los daños, tendrá un impacto positivo neto, es decir, que el impacto positivo ambiental y social será más alto que los impactos negativos.

De hecho, la complejidad y el gran costo del proyecto se explican parcialmente porque se escogió una ruta con un menor impacto en el medio ambiente. Un ejemplo de esta actitud es la creación del lago artificial Atlanta, para evitar la salinización de las aguas dulces.

"Nosotros pensamos que este megaproyecto, partiendo de que el canal debe estar al servicio de la naturaleza y no la naturaleza al servicio del canal, creemos que es una oportunidad para la restauración ambiental del territorio, creemos que da una oportunidad muy valiosa para el ordenamiento de este territorio", asegura el ambientalista Camilo Jesús Lara Bermúdez, miembro de la comisión de Desarrollo del Canal de Nicaragua.

¿Qué significa para Nicaragua?

El Canal de Nicaragua será tres veces más largo que el de Panamá y dará una nueva vida a la economía de las áreas que atraviesa. Será de gran importancia para toda la región y, en última instancia, para todo el mundo, pero en primer lugar, sin duda, para Nicaragua.

Perspectivas comerciales y económicas

Los numerosos proyectos complementarios del canal podrían convertir a Nicaragua en un núcleo comercial para toda la región.

Así, según el proyecto, se creará un megacentro logístico en la zona de Rivas. Tan solo a unos kilómetros de la costa del lago Cocibolca se construirá el mayor y más moderno aeropuerto de América Central, que tendrá la destacada categoría 4E que permite recibir grandes aviones de carga y de pasajeros como, por ejemplo, Airbus 380 o Boeing 777.

La capacidad aproximada del nuevo aeropuerto sería de un millón de personas y 22.000 toneladas de mercancías. Un punto más a favor del país en calidad de centro de tránsito.

El puerto Brito hoy no es más que una pequeña aldea de pescadores, pero gracias al proyecto del gran canal crecerá la zona con uno de los mayores puertos de aguas profundas de todo el mundo. Esa área de la costa del Pacífico será una auténtica joya de la corona de las rutas del Gran Canal, dado que en esa también se desarrollará una zona de libre comercio y numerosos complejos turísticos.

Una de las principales ventajas de esta infraestructura, comparada con la panameña, será la posibilidad de atender buques de mayor tonelaje. De hecho, en un futuro, los grandes barcos de carga de última generación simplemente no podrán pasar por el antiguo trayecto. El tránsito por Nicaragua será la única alternativa para el transporte global de mercancías y acaparará buena parte del tráfico marítimo mundial.

"Si comparamos por ejemplo un buque que va de una costa a otra en EE.UU. por Panamá, y si lo hiciera en Nicaragua, el mismo buque, con solo pasar por Nicaragua se ahorraría más de 900 kilómetros. Eso tiene impacto económico para la empresa y también para los usuarios de los productos que son transitados por allí. Si navega menos, va a consumir menos combustible y va a contaminar menos. Aunque el proyecto requiere muchas inversiones y esfuerzos, es una brillante oportunidad para hacer de Nicaragua un país económicamente más próspero y con bajo nivel de pobreza", opina Telémaco Talavera, ingeniero y miembro de la comisión de Desarrollo del Canal de Nicaragua.

"El Canal y el efecto multiplicador, sobre todo el efecto multiplicador de la economía nicaragüense, va a llevar a doblar nuestra economía, doblar los ingresos gubernamentales, cortar a la mitad la pobreza extrema del 14 por ciento al 7 por ciento. Y llevar al 25 por ciento de nuestra población a salir del sector informal, que es abrumadoramente mayoritario actualmente", asegura al respecto Paul Oquist, secretario ejecutivo de la Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua.

Ventajas para la sociedad

Aparte de los evidentes beneficios económicos para Nicaragua, se prevé que la construcción del Gran Canal genere entre 200.000 y 250.000 empleos.

Además, según afirmó a RT el analista Carlos Aznárez, el proyecto ayudará a lograr un mayor desarrollo social del país, ya que los ingresos económicos que obtendrá Nicaragua se podrían destinar a planes sociales de la región.

Por su parte, el sociólogo y profesor universitario nicaragüense Freddy Franco estima que el Gran Canal será un aporte fundamental al crecimiento económico y social del país, sobre todo para su Plan Nacional de Desarrollo Humano.

Según explicó el experto en un diálogo con la agencia Prensa Latina, en ese programa se trazan metas esenciales de transformación social para la superación de la pobreza, la generación de empleos, una mejor distribución de la riqueza y un desarrollo económico sustentable, sostenible y diversificado.

Una prueba de sus palabras es que el Gran Canal recibió recientemente los premios Proyecto Estratégico del Año y Proyecto de Creación de Empleos del Año en Guatemala.

Tras la entrega de estos premios durante el Foro de Liderazgo en Infraestructura de América Latina, celebrado en la ciudad guatemalteca de Antigua, el asesor principal de HKND, Bill Wild, aseguró que el Gran Canal Interoceánico tendrá un impacto positivo en el país, tanto en el campo económico, como desde el punto de vista social y ambiental.

"La construcción y operación del Canal traerá un gran impulso a la economía de Nicaragua y creará un gran número de oportunidades de empleo. El nivel de vida se mejorará de manera significativa para todos los nicaragüenses", afirmó el representante de HKND, citado por el portal lavozdelsandinismo.com.

Asimismo, destacó que los resultados de las encuestas realizadas por diversas organizaciones demuestran las altas expectativas y el apoyo al proyecto por parte de la población de Nicaragua.

¿Y para el resto del mundo? Beneficiados y perdedores

Más allá de Nicaragua, la obra interoceánica acapara la atención mundial y ya ha despertado interés de inversionistas de varios países, tales como Francia, Dinamarca y Alemania, que anunciaron su intención de visitar el país centroamericano para conocer el proyecto.

Oportunidad de desarrollo para América Latina

El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua entró en la lista anual elaborada por la firma CG-LA Infrastructure, que presenta los proyectos estratégicos de América Latina que favorecerán el desarrollo de la región.

Según el portal Business Wire, la construcción del Canal de Nicaragua se ubicó en el puesto 12 del 'ranking' de los 100 proyectos latinoamericanos que serán terminados en los próximos 3 a 18 meses.

De acuerdo con Ronald Maclean-Abaroa, portavoz de la empresa HKND Group, la puesta en marcha de esta obra traerá grandes beneficios para toda la región centroamericana y el resto de países de América Latina y el Caribe.

"Se trata de un gran proyecto que tiene el potencial de transformar el comercio internacional y traer importantes beneficios económicos y sociales a Nicaragua, sus vecinos y Latinoamérica", sostiene el representante de la compañía china.

China y Rusia

Mientras que las ventajas del proyecto para Nicaragua parecen claras, hay quienes se preguntan sobre el alcance de las posibles ganancias de China.

Mientras la mayoría de los analistas pronostican la mejora en la competitividad de sus productos al abaratarse el costo de transporte, otros destacan además las ventajas estratégicas que representa para Pekín un aumento de su presencia en la zona de Centroamérica y América Latina.

"Tendría un acceso estratégico muy cerca de América del Norte, que en este momento no tiene", explicó a la BBC Mundo Heinz Dieterich, investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) de México.

"Es como un ajedrez", prosigue el analista. "China dice: ustedes tratan de construir un muro de contención en mi vecindad inmediata; pues nosotros podemos hacer lo mismo con Costa Rica, México y ahora Nicaragua", concluye.

Escrito por María Lekant e Iván Sérbinov
Martes, 03 de Noviembre de 2015 13:39

Rusia también estudia la posibilidad de participar en la construcción del Canal de Nicaragua, según señaló a RIA Novosti el vicescanciller Serguéi Riabkov el año pasado.

Asimismo, el pasado mes de marzo el canciller ruso Serguéi Lavrov declaró que Rusia estaría preparada para proveer seguridad en la zona en caso de que las autoridades nicaragüenses lo solicitaran.

EE.UU. y "bomba geoestratégica"

Nicaragua insta a ver el Gran Canal como una oportunidad para las empresas de todo el mundo, no como un obstáculo.

"El Canal es una inversión comercial para el mundo entero", aseguró Francisco Telémaco Talavera, portavoz del Canal Interoceánico y asesor del presidente Daniel Ortega, durante una charla en la Casa América de Madrid el pasado mes de enero.

"Nosotros lo merecemos y el mundo lo necesita", concluyó.

Sin embargo, parece que no a todos les sienta tan bien el gran proyecto.

El director del Instituto Nacional de Energía de Rusia, Serguéi Pravosúdob, opina que el Canal de Nicaragua debilitará en gran medida la posición de EE.UU., causando un duro golpe a su prestigio.

"Estados Unidos controla los principales lugares de las rutas marítimas: el canal de Panamá, el canal de Suez, así como las principales rutas comerciales que pasan por Singapur, Gibraltar, etc. Por lo tanto, para EE.UU. la aparición de una vía alternativa es un desafío directo", afirma Pravosúdob, citado por 'Svobodnaya Pressa'.

Otros comentaristas, como el escritor ruso Alexándor Projánov, sostienen que la colaboración entre Rusia, China y Nicaragua en la construcción del Canal es "una potente bomba geoestratégica que explotará cerca de EE.UU."

"Las empresas rusas y chinas interactúan en una zona cercana a Estados Unidos. Por supuesto, esto no es agradable para los estadounidenses", explicó el escritor, citado por 'Izvestia'.

Algunos expertos van más lejos y aseveran que EE.UU. trata de desestabilizar Latinoamérica para impedir la construcción del Canal de Nicaragua.

En este sentido, el periodista y politólogo Ígor Ignátiev explica que después de que se tomara la decisión de construir el Canal de Nicaragua, el Departamento de Estado de EE.UU. empezó a materializar su plan de desestabilización de América Latina y justificó su intervención en los asuntos de los países de la región alegando preocupación por la presunta violación de los derechos humanos en la zona.

Gran Canal de Nicaragua: La bomba geoestratégica de Latinoamérica que cambiará la historia

Escrito por María Lekant e Iván Sérbinov
Martes, 03 de Noviembre de 2015 13:39

De acuerdo con el artículo del experto publicado en el portal Politikus, primero Washington intentó organizar multitudinarios disturbios en Nicaragua y ahora su presencia se hace cada vez más prominente en los países vecinos al futuro Canal.

Según el especialista, no hace tanto tiempo se intensificó el control del supuesto tráfico de drogas en Brasil y Venezuela, y ahora le ha llegado el turno a Ecuador. El presidente ecuatoriano, Rafael Correa, por su parte, ha declarado durante la emisión del programa 'Kartina mira' ('Imagen del mundo'), en el canal de televisión RTR-Bielorrusia, que Ecuador también siente la presión de EE.UU. en materia de derechos humanos y la intervención de grupos radicales estadounidenses de extrema derecha destinados a desestabilizar la sociedad. La misma situación, de acuerdo con Ignátiev, se puede observar en Argentina, Bolivia y Venezuela.

"Es obvio que EE.UU. está empezando un gran juego en América Latina con el objetivo de interrumpir la construcción del Gran Canal de Nicaragua", afirma el periodista. El experto también señala que en este caso Washington utiliza su estrategia común de traer inestabilidad en la región, agitar la situación política, y con ello bloquear el flujo de inversiones de otros países.

A pesar de todas las potenciales dificultades y obstáculos, Nicaragua ya ha tomado el camino hacia su sueño. Un sueño que, al cumplirse, cambiará la historia de la región y de todo el mundo.

Fuente: RT