

Análisis semanal



No. 28, 24 de agosto de 2015



El Canal de Nicaragua: grandes expectativas, grandes dudas.

Sergio I. Moya Mena

El proyecto de construcción del Canal de Nicaragua, cuyos costos se han estimado en unos US\$50 mil millones de dólares, y que se espera terminar en el año 2020, avanza en medio de la polémica y de las altas expectativas de sus impulsores dentro y fuera de Nicaragua. A principios de agosto, la empresa concesionaria china HKND, anunció su intención de alterar la ruta originalmente propuesta del canal con el fin de no dañar zonas de riqueza ecológica o de poblamiento campesino. Concretamente, se pretende evitar afectar a comunidades como El Tule, situada a orillas del río del mismo nombre, por donde pasaría la ruta, en el departamento de San Juan, así como

modificar la entrada del canal en la desembocadura del río Brito, en el Pacífico sur, sin daños en áreas ambientales sensibles (1). La empresa china espera la aprobación del estudio de impacto ambiental y social que permita acordar con el gobierno las medidas de mitigación antes de proceder con el diseño final del canal.

Cabe recordar que el proyecto del canal ha generado protestas populares, muchas de estas convocadas por el Consejo en Defensa del Lago, la Tierra y la Soberanía Nacional, en zonas rurales donde se ha previsto su recorrido. Los detractores del proyecto cuestionan *-por ejemplo-* que la ley para la construcción del Canal Interoceánico fue aprobada en un solo día, sin ser sometida a ningún

::Observatorio de la Política Internacional

proceso de consulta popular, o el hecho de que la concesión establece que toda la información sobre la construcción del Canal será confidencial (2).

El canal de Nicaragua se presenta como una obra extraordinariamente compleja. Según el Administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, abrir un canal interoceánico en Nicaragua implicará dragar 10 veces más sedimentos de los que ha extraído Panamá en 133 años. Quijano afirmó que desde 1882, cuando los franceses iniciaron el Canal de Panamá, hasta este año, fueron extraídos 549 millones de metros cúbicos de material sólido, y que Nicaragua tendría que hacer lo mismo con 5.500 millones de metros cúbicos, algo que sus constructores se proponen hacer en cinco años. Respecto al costo, el Administrador desestimó el presupuesto inicial del proyecto en Nicaragua y señaló que costaría unos US\$70.000 millones, inversión que para retornar obligaría a cobrar el doble del peaje que cobra Panamá (3).

Pese a las críticas y a los interrogantes que plantea una obra de estas dimensiones, las autoridades nicaragüenses reiteran una y otra vez las bondades del proyecto. De acuerdo al portavoz de la Comisión del Gran Canal de Nicaragua, Telémaco Talavera, el canal llegarían a mover el 5% del comercio mundial, y transportaría buques con el doble de carga de los que atraviesan Panamá, por donde actualmente transita el 6% del comercio mundial. El dinamismo económico que generaría el canal posibilitaría un crecimiento económico para Nicaragua de entre un 8% a un 12% anual (3). Además de excavar el canal, HKND 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.

Más allá de estas altas expectativas, las dudas sobre la viabilidad del proyecto persisten. La negociación entre el gobierno de nicaragüense y la empresa concesionaria ha sido en muchos sentidos “opaca”, lo cual no permite contar con todos los elementos de juicio necesarios para hacer proyecciones independientes. Por otro lado, dados los enormes costos económicos del proyecto (que bien podrían superar las estimaciones originales), no parece absolutamente claro que dicha empresa esté en condiciones de asumir el proyecto, y terminarlo en los plazos y condiciones establecidas.

Pese a esta incertidumbre, el gobierno de Costa Rica necesita diseñar una estrategia integral enfocada a encarar las consecuencias de este proyecto. Una estrategia que contemple no solo cursos de acción frente a la posibilidad de daños ambientales –*como se ha mencionado desde Cancillería*–, sino también la consideración de escenarios y acciones frente a los impactos económicos y geopolíticos del proyecto.

Notas

(1) Empresa china anuncia que cambiará ruta del canal de Nicaragua. http://www.prensa.com/mundo/Empresa-anuncia-cambiara-canal-Nicaragua_0_4269323178.html

(2) La monstruosidad del canal. <http://>

::Observatorio de la Política Internacional

www.laprensa.com.ni/2014/11/01/columna
-del-dia/216594-dla-monstruosidad-del-
canal

- (3) Nicaragua pretende doblar crecimiento anual gracias a construcción de canal. http://www.tvn-2.com/economia/economia-global/Nicaragua-pretende-crecimiento-gracias-construccion_0_4281321942.html

Observatorio de la Política Internacional. Un proyecto conjunto de la Escuela de Ciencias Políticas (UCR) y la Escuela de Relaciones Internacionales (UNA)
opi.ucr.ac.cr

CONSEJO EDITORIAL

**Sergio I. Moya Mena
Carlos Cascante
Jorge Cáceres P.**

Análisis Semanal No. 28, 24 de agosto de 2015