



# UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

## INSTITUTO DE ESTUDIOS GEOESTRATÉGICOS Y ASUNTOS POLÍTICOS

:: www.umng.edu.co :: www.umng.edu.co :: www.umng.edu.co :: www.umng.edu.co ::

**SERIE INFORMATIVOS: Frente Externo**

**UMNG – IEGAP # 161**

Bogotá D.C., 16 de julio de 2014

### ¿UNA NUEVA RUTA GEOPOLÍTICA CENTROAMERICANA?<sup>1</sup>

Palabras clave: Canal, China, Geoestrategia, Nicaragua, Daniel Ortega

#### I. Contextualización

Hay espacios geográficos que por su ubicación se convierten en lugares de gran relevancia geoestratégica y en consecuencia de interés geopolítico. Los canales, entendidos como “cauces de agua, naturales o artificiales, de uso diverso, acueductos, riegos, transporte”<sup>2</sup>, por ejemplo, juegan “un papel geopolítico donde converge el interés de fuerzas antagónicas ligadas a la economía, la política y el poder militar”<sup>3</sup>. Existen ejemplos representativos de la anterior afirmación: el Canal de la Mancha, como testigo histórico de campañas navales definitivas durante la guerra de los Cien años y a lo largo de la Segunda Guerra Mundial; a su vez el canal De Suez, como ruta de transporte de recursos naturales estratégicos; también el de Panamá, como trayecto marítimo eficaz para el comercio internacional<sup>4</sup>.

El hemisferio occidental cuenta, en el centro del Continente americano, con un Istmo compuesto por siete países que unen, geográficamente hablando, América del norte con América del sur y a su vez separa los Océanos Atlántico y Pacífico. Su ubicación espacial le ha otorgado un lugar de gran relevancia histórica, de allí que escritores como A.T. Mahan

---

<sup>1</sup> Este documento forma parte de la serie “Informativo” del Instituto de Estudios Geoestratégicos y Asuntos Políticos de la Universidad Militar Nueva Granada. Su elaboración final estuvo a cargo de Jimmy Graziani Mora, miembro de este Centro Académico. Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad del autor y no reflejan necesariamente, los puntos de vista de la Universidad Militar Nueva Granada.

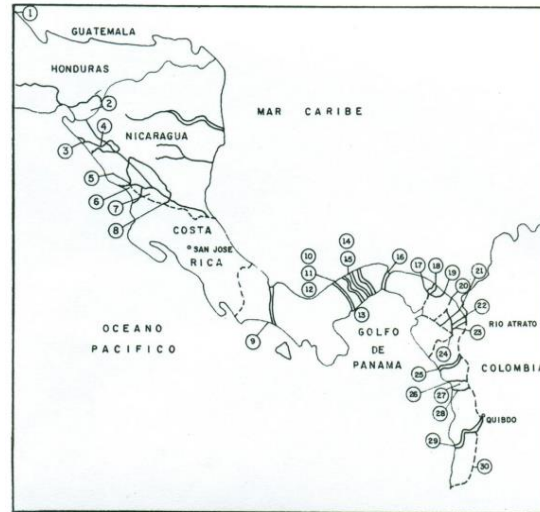
<sup>2</sup> MENDOZA. Alberto. El Canal Atrato – Truandó. Sociedad Geográfica de Colombia. ECOE Editores. Colombia. 1996.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Una versión gráfica de las vías marítimas es publicada en la página Web de la Universidad de Hofstra de Nueva York en: <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/chlen/appllen/maritimerroutes.html>

evidenciaron en el Caribe un espacio de gran importancia geopolítica<sup>5</sup>. Tal ha sido su nivel de influencia, que desde tiempos memorables se han buscado diferentes formas de conexión interoceánica (en 1876 se identificaron 11 y en 1947 30 zonas posibles para perforar un canal en Centroamérica<sup>6</sup>) hasta llegar a lo que hoy día se conoce como el Canal de Panamá.

Gráfico I. Congreso de Estados Unidos. 30 posibles zonas para un Canal



Fuente: Sociedad Geográfica de Colombia

Desde su inauguración en 1914 hasta nuestros días, el canal se convirtió en un espacio de importancia para el hemisferio y en especial para Estados Unidos que vio en esta ruta interoceánica una ventaja geopolítica, geoeconómica y geoestratégica; de allí que, por ejemplo, dicha potencia lidere anualmente los ejercicios Panamax que convocan las Fuerzas Militares de más de 24 países para la protección del Canal panameño, bajo la hipótesis del ataque de una amenaza terrorista.

La importancia de este corredor fluvial, ubicado en el centro del continente Americano, ha llevado en diferentes épocas, a plantear rutas alternativas que buscan conectar los dos grandes océanos a través de Centroamérica; a pesar de ello ha persistido, hasta el momento, solitaria la ruta trazada por Panamá que este año en el mes de agosto cumple un siglo de existencia.

<sup>5</sup> RODRÍGUEZ. María del Rosario. *El destino manifiesto. El pensamiento expansionista de Alfred Thayer Mahan 1890 – 194*. Instituto de Investigaciones Históricas. Editorial Porrúa. México 2003.

<sup>6</sup> *Opcit.*

## 2. ¿Una nueva ruta geopolítica?

Recientemente y luego que la Corte Internacional de Justicia de la Haya dictó diversos fallos con respecto a Nicaragua y sus límites en el mar Caribe (por ejemplo con Honduras y Colombia<sup>7</sup>) se dice que una nueva ruta trazada por territorio nicaragüense toma forma<sup>8</sup>.

Históricamente, entre las rutas propuestas, como se evidenció en el gráfico No. 1, Nicaragua estuvo presente, evidencia de dicha afirmación es el Tratado Chamorro – Bryan de 1914<sup>9</sup>. Sin embargo, situaciones como la del francés Phillippe Buneau-Varilla quien persuadió al Congreso de Estados Unidos para que pusiera sus ojos en Panamá mostrando a los senadores norteamericanos estampillas con el volcán Momotombo en erupción<sup>10</sup>, han alejado el canal de territorio nicaragüense.

Gráfico 2. Estampilla de 5 centavos. Monte Momotombo. Nicaragua



Fuente: Stamp Magazine. Reino Unido<sup>11</sup>.

La historia reciente muestra que durante la primera administración de Daniel Ortega, en la segunda mitad de los años 80s del siglo pasado, se contempló la posibilidad de desarrollar el proyecto. En ese momento Japón tuvo la mayor inquietud frente al tema, pues buscaba estratégicamente una ruta alternativa al canal panameño que permanecía bajo la posesión de Estados Unidos, al final la iniciativa no se concretó. Sin embargo los posteriores gobiernos fueron madurando lentamente la idea, es así que por ejemplo durante la presidencia de Arnoldo Alemán se creó la primera comisión nicaragüense encargada de los estudios para realizar el Canal; tras varios gobiernos, en 2006 la Comisión de Trabajo del

<sup>7</sup> El documento oficial del fallo (en inglés) se puede consultar en: <http://www.icj-cij.org/>; una versión no oficial en español se puede consultar en: <http://www.usergioarboleda.edu.co/>

<sup>8</sup> Autores como Noemí Sanín Posada y Miguel Ceballos Arévalo en su libro *La llegada del dragón ¿Falló la Haya?* son de la idea que la construcción de un canal por Nicaragua siempre estuvo presente en las intenciones del país centroamericano al buscar un fallo en la Corte internacional.

<sup>9</sup> Gaceta Oficial, 8/11/1916. El Tratado se puede consultar en: <http://www.cancilleria.gob.ni>

<sup>10</sup> SABONGE. Rodolfo. *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. Organización de Naciones Unidas. CEPAL. Chile. 2009.

<sup>11</sup> En: <http://www.stampmagazine.co.uk>

Gran Canal propuso oficialmente seis rutas técnicamente viables para la construcción del canal nicaragüense<sup>12</sup>.

La plataforma política con la que en 2006 Daniel Ortega regresó a la presidencia, proponía entre otras cosas la realización de un proyecto de construcción de un canal interoceánico<sup>13</sup>. Una vez posesionado como Presidente, la consolidación de las fronteras en el mar Caribe, el fortalecimiento de relaciones con los países del ALBA y la búsqueda de socios para desarrollar el canal se posicionaron en lo alto de la agenda de su política exterior. Es así que el 12 de julio de 2012 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la Ley 800 de 2012<sup>14</sup>, con el objetivo principal de dar un régimen jurídico y crear un organismo directivo para el llamado Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, que según dicha ley es una *prioridad e interés supremo nacional*.

Según la exposición de motivos del proyecto, con la Ley en mención se fijaron las *reglas para el estudio de factibilidad, diseño, construcción y operación del canal* además de *gestionar y obtener capital inversionista* para desarrollar el canal<sup>15</sup>, que proyecta un costo de 40.000 millones de dólares y 10 años para su terminación.

La falta de recursos financieros propios, dilema histórico del proyecto<sup>16</sup>, impulsó la búsqueda de socios para construir el canal. Por medio del vicescanciller Manuel Coronel Kautz Nicaragua visitó Brasil, China, Rusia, Venezuela y algunos miembros de la Unión Europea. Como resultado el 5 de septiembre de 2012 el Gobierno y la empresa HK. Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited de Hong Kong (HKND) firmaron un *memorándum* de entendimiento<sup>17</sup> para que dicha compañía estructure y gestione el financiamiento del proyecto, así como las alianzas correspondientes. En 2013, la Asamblea General nicaragüense ratificó un acuerdo para que el grupo HKND tuviera el derecho exclusivo para planificar, diseñar, construir, operar y administrar el canal de Nicaragua y otros posibles proyectos, incluyendo la construcción de puertos, zonas de libre comercio, un aeropuerto internacional y otros aspectos ligados al desarrollo de infraestructura, por hasta 100 años<sup>18</sup>.

---

<sup>12</sup> CORDOBA. Matilde. Canal es factible. Periódico el Nuevo Diario. Nicaragua. En: <http://www.elnuevodiario.com.ni/>

<sup>13</sup> Centro de Relaciones Internacionales de Barcelona. Biografías de Líderes Políticos. En: <http://www.cidob.org/>

<sup>14</sup> La Ley se puede consultar en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni>

<sup>15</sup> ALBA. Palacios. Exposición de motivos, fundamentación y texto de la “Iniciativa de Ley del Régimen Jurídico de le Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Primera Secretaria Asamblea General. Nicaragua. 2012. En: <http://legislacion.asamblea.gob.ni>

<sup>16</sup> HEUTE. Jorge (Cord). El canal interoceánico por Nicaragua. Aportes para el debate. Academia de Ciencias de Nicaragua. Serie: Ciencia, técnica y sociedad. Nicaragua. 2014.

<sup>17</sup> El Memorándum se puede consultar en: <http://legislacion.asamblea.gob.ni>

<sup>18</sup> Noticia de prensa del grupo HKND, en: <http://www.hknd-group.com/>

Finalmente, al iniciar el año 2014 el mandatario Daniel Ortega y el presidente de la compañía concesionaria del grupo HKND, el señor Wang Jing, hicieron pública una nota en la que ratificaron el cronograma de desarrollo de la obra, que iniciaría en diciembre<sup>19</sup>; el pasado 7 de julio se presentó una conferencia presidida por el vocero del proyecto, Telemáco Tavalera, en Managua con el diseño aprobado por la Comisión del Gran Canal del trazado de la ruta del proyecto<sup>20</sup>. Dicho vocero especificó en una posterior entrevista que en adelante lo que queda es diseñar la obra del canal, junto a otros seis sub proyectos para que todo *inicie operaciones en el año 2020*<sup>21</sup>.

Según la presentación oficial, del pasado 9 de julio, realizada por la Comisión del Gran Canal y la empresa HKND el proyecto de canal y la ruta escogida tiene especificaciones técnicas de tipo estructural, económico, social, ambiental y social<sup>22</sup>. Se destaca que, según la empresa concesionaria, el canal asumirá el 5% del transporte del comercio mundial, duplicará el PIB de Nicaragua, durante la construcción generará 50.000 empleos y cuando esté en funcionamiento necesitará 200.000 trabajadores. La ruta escogida por la Comisión nicaragüense, entre las seis propuestas por los estudios previos, es la cuarta (gráfico 3)

Gráfico 3. Rutas propuestas por los estudios previos de HKND y CRCC



Fuente: Presentación. Proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua. Informe de plan de diseño. Diapositiva II

Específicamente la ruta 4 contempla la entrada del Canal por el lado Pacífico cerca de la desembocadura del río Brito y la entrada del canal en el lado del Mar Caribe estará cerca de la desembocadura del río Punta Gorda. La ruta marítima cruzará el territorio nicaragüense de Este a Oeste, con una longitud total estimada de 278km, incluyendo un tramo de 105km en el Lago de Nicaragua, tendrá un ancho de 230 y 520 metros, con profundidad de 27.6 –

<sup>19</sup> La Nota puede ser consultada en: <http://hknd-group.hk/>

<sup>20</sup> Noticia de prensa del grupo HKND. En: <http://www.hknd-group.com>

<sup>21</sup> Entrevista a Telemáco Tavalera concedida al medio Revista En Vivo, en: <http://www.laluchasigue.org>

<sup>22</sup> Conferencia en: <http://www.youtube.com/watch?v=7552KS98CrU>, las diapositivas de las presentaciones en: <http://www.elpueblopresidente.com/>

30 metros. Por sus características permitirá el paso de portacontenedores que hoy día no pueden pasar por Panamá de 25,000 TEU. La capacidad es de 5.100 barcos anuales y 30 horas de tránsito por cada barco. Según un informe oficial de 2006 de la comisión de trabajo del Gran Canal del Gobierno Nicaraguense comparativamente las capacidades del Canal de Nicaragua frente a Panamá y Suez serían:

**Gráfico 3. Comparativo Panamá, Suez y Nicaragua**

	PANAMA AMPLIADO	SUEZ	NICARAGUA
Canal (Profundidad)	13.8 mts*	21 mts	22 mts
Canal (Longitud)	80 km	195 km	286 km
Buques (Capacidad)	120-130,000 dwt**	200,000 dwt	250,000 dwt
Buques (Calado)	12.3 mts*	19 mts	20 mts
Esclusas (Largo)	427 mts	Sin esclusas	466 mts
Esclusas (Ancho)	55 mts	300-365 mts	64 mts

\* Estacional: Profundidad 16.1 mts, Calado 14.6 mts  
 \*\* Según Panamá

Fuente: Presidencia de Nicaragua. Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. Perfil del proyecto. Comisión de trabajo. 2006

### 3. Consideraciones finales

Indiscutiblemente el territorio tiene efectos directos en la forma en que los seres humanos se desarrollan. La capacidad de tomar ventaja de posiciones geográficas estratégicas permite a los Estados poseer ventajas competitivas o ser dependientes (vulnerables) frente a otros actores del contexto internacional. Los Canales, por ejemplo, permiten que países como Egipto, Francia, Gran Bretaña y Panamá posean ventajas geoestratégicas en el escenario internacional en aspectos comerciales y militares.

Por el momento, la posibilidad de construcción de un canal alternativo al de Panamá está en la fase de preparación y su entrada en funcionamiento en diez años es hasta ahora una intención gubernamental con una ruta ya definida, pero con un largo camino estructural por recorrer.

En los sentidos estrictamente económico y político el canal supondría ventajas para Nicaragua. Económico porque dinamizaría diversos renglones de la economía y pondría al país en la mira del comercio internacional marítimo. En lo político porque le daría una herramienta geoestratégica de disuasión regional, teniendo en cuenta el contexto socio-político por el que atraviesa el país, y extra continental, entendiendo que hasta el momento China es quien ha mostrado mayor interés por el proyecto nicaragüense.