

**DIAGNOSTICO ESTRATÉGICO DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE
NICARAGUA**

**PRESENTADO POR:
GUSTAVO ADOLFO BEDOYA GIRALDO
CD D0103612 – D4008712**



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA (FAEDIS)
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
DIPLOMADO ALTA GERENCIA
Bogotá, D.C.
2016**

INTRODUCCIÓN

El mar a través de la historia ha jugado un papel vital en el desarrollo, de fuente de recursos, medio de transporte, de intercambio de información y de ejercicio de poder, brindando una base fundamental para la prosperidad y seguridad de la humanidad (COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO, 2014); por tal motivo es de los Estados en especial si su condición geográfica esencial es insular o marítimo continental, en la últimas décadas han crecido considerablemente por el fenómeno de la globalización, este proceso conlleva a buscar nuevos recursos energéticos costa afuera y el acceso y la consolidación de mecanismos de protección para los recursos marinos de manera sostenible y las rutas de tráfico marítimo se constituyen hoy en día como las arterias principales del comercio internacional

A lo largo de historia 78 intentos documentados que pretender construir un canal interoceánico que una el Océano Pacífico con el Mar Caribe, sobresaliendo en todos los casos una participación extranjera y voluntad política de los mandatarios de la época donde, como consideración especial siempre estaba comprometido la soberanía Nicaragüense y su medio ambiente (Wallace Simpson, Ruta de tránsito y canal por Nicaragua, o Ruta de tránsito y canal por Nicaragua, 2014). Este mito nicaragüense al parecer está más cerca, con la aprobación de la Asamblea Nacional de Guatemala LEY No. 800. Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua (Asamblea Nacional de Guatemala, 2012); Ley No. 840 Ley Especial para el desarrollo de infraestructura transporte nicaragüense atiniente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas (Asamblea Nacional de Guatemala, 2013).

El mega Proyecto del canal de Nicaragua consistiría en atravesar el país de la costa del Pacífico, a la costa del Caribe a través del Lago de Nicaragua, una

longitud total de unos 275,5 kilómetros, el ancho del canal será de 230 -520 m, la profundidad será de 27.6-30 m (HKND GROUP, 2014).

Por la excelente ubicación geográfica de este megaproyecto el gobierno de Nicaragua pretende aprovechar al máximo esta ventaja, por lo cual construirá 4 sub proyectos:

- un Puerto en el Mar Caribe y un Océano Pacifico.
- Zona de Libre Comercio.
- Aeropuerto.
- Plan Sistema de Carreteras (HKND GROUP, 2014)

De esta forma Nicaragua con el Canal pretende reducir de tiempos, costos y posicionar una nueva ruta de tránsito, con respecto al canal de Panamá. (Legiscomex.com, 2013).

No todo es favorable con la construcción de este mega proyecto, por ejemplo, la concesión exclusiva por 100 años a la empresa HKND GROUP, a su presidente Wang Jing; los daños ambientales, tanto en Nicaragua como en Naciones vecinas, etc.

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUCCIÓN | 2 |
| 1. DIAGNOSTICO ESTRATÉGICO DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA | 5 |
| 1.1 Descripción general del proyecto..... | 6 |
| <u>1.1.1 Puertos.</u> | 8 |
| <u>1.1.2 Zona Libre Comercio</u> | 13 |
| <u>1.1.3 Plan Sistema de Carreteras.....</u> | 13 |
| <u>1.1.4 Complejos Turísticos</u> | 13 |
| <u>1.1.5 Aeropuerto</u> | 14 |
| 1.2 Tipos de Buque que transitarán por el canal interoceánico de Nicaragua. | 15 |
| 2. AFECTACIÓN ESTRATÉGICA POR LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE NICARAGUA | 15 |
| 2.1 Rutas Marítimas que se benefician por el uso de del Gran Canal. | 16 |
| 3. CONCLUSIONES..... | 23 |
| 4. TRABAJOS CITADOS | 25 |

1. DIAGNOSTICO ESTRATÉGICO DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA

La posibilidad de unir el Océano Pacífico y el Mar Caribe en territorio Nicaragüense aprovechando el río San Juan y el lago Nicaragua, ha sido un interés compartido por científicos, viajeros y diplomáticos que visitaban Nicaragua. A lo largo de historia 78 intentos documentados que pretender construir un canal interoceánico que una el Océano Pacífico con el Mar Caribe, sobresaliendo en todos los casos una participación extranjera y voluntad política de los mandatarios de la época, como común denominador siempre estaba comprometido la soberanía Nicaragüense y su medio ambiente (Wallace Simpson, Ruta de tránsito y canal por Nicaragua, o Ruta de tránsito y canal por Nicaragua, 2014).

Entre 1544 y 1899, las expediciones científicas que llegaron a Nicaragua permitieron levantar 19 mapas y más de 20 informes oficiales sobre la posible ruta (Alvarado, 2013).

Este mito como lo llaman algunos opositores, se llevaron una gran sorpresa el día catorce de junio del año 2013 cuando el presidente de la República de Nicaragua Daniel Ortega, en un acto de justificación a Sandino y Darío, manifiesta de la mejor forma de salir de la pobreza y revela ante su nación y el mundo la existencia de un “Acuerdo Marco de Concesiones e implementación con relación a El Canal de Nicaragua y proyectos de desarrollo” otorgada a favor concesión canalera a la firma china HKND, que preside el magnate chino Wang Jing, denominada Ley No.800 o “Ley del régimen jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de la Autoridad de El Gran canal Interoceánico de Nicaragua” (Asamblea Nacional de Guatemala, 2012); Además como si fuera poco se dictó la Ley No. 840 o “Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atinente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”, en el artículo 3 otorga la concesión por 50 años y con la posibilidad de la prórroga por otros 50 años mas (Asamblea Nacional de Guatemala, 2013) de esta forma el

presidente Ortega vende la soberanía de Nicaragua a una empresa China, detrás de quien se sospecha está el gobierno de la República Popular China.

1.1 Descripción general del proyecto

La ubicación geográfica de este mega proyecto se encuentra en el sur de Nicaragua, la ruta consistiría en atravesar el país de la costa del Pacífico cerca de Brito, por el valle del Río Brito, a lo largo de la divisoria continental, y abajo del valle del Río Las Lajas al Lago de Nicaragua, aproximadamente 4 kilómetros al sur de la ciudad de San Jorge, continuaría el cruce del Lago de Nicaragua aproximadamente 4 kilómetros al sur de la Isla de Ometepe, alcanzando al Este del Lago de Nicaragua a unos 8 kilómetros al sur de la ciudad de San Miguelito, continuaría hacia el valle del arroyo Río Tule, para luego atravesar el valle de Río Punta Gorda a la costa del Caribe cerca de 1 kilómetro al norte de la desembocadura del Río Punta Gorda (Figuras 1), el canal se extenderá 259,4 kilómetros de la costa del Pacífico, a través del Lago de Nicaragua, a la costa del Caribe, el proyecto también requeriría el dragado, aproximadamente 1,7 kilómetros en el Océano Pacífico y 14,4 kilómetros en el Mar Caribe, combinados, estos crean una longitud total de unos 275,5 kilómetros (Tabla 1) el ancho del canal será de 230 -520 m, la profundidad será de 27.6-30 m (HKND GROUP, 2014).

Con estas dimensiones del canal permitirá el paso de portacontenedores de 25,000 TEUs, barcos graneleros de 400 mil toneladas y petroleros de 320 mil toneladas y su capacidad del canal será 5,100 barcos anuales, con 30 horas de tránsito por cada barco, se construirán 2 esclusas en el canal, la esclusa denominada Brito estará ubicada sobre el Océano Pacífico, cerca de la comunidad de Río Grande en el Departamento de Rivas, la esclusa denominada Camilo estará ubicada del lado del Mar Caribe cerca de la confluencia del Caño Eloisa y el Río Punta Gorda, con la construcción del Gran Canal, se formará cerca del lado Caribe un lago artificial, similar al Lago Gatún

de Panamá, cerca de Atlanta (se denominará Lago Atlanta) con una superficie de 395 km² (HKND GROUP, 2014).

Ilustración 1 Descripción General del Proyecto



Fuente (Fonseca, 2015).

Tabla 1 Dimensiones del Proyecto

| SECCIÓN DEL CANAL | LARGO (KM) | MEDIDAS ELEVACIÓN DESDE EL FONDO | PROFUNDIDAD MÍNIMA | ANCHO DEL FONDO |
|-------------------|------------|----------------------------------|--------------------|-----------------|
| Océano Pacífico | 1.7 | -30.2 m | 29.0 m | 280 m |
| Esclusa Brito | 12.5 | -30.2 m | 29.0 m | 280 m |
| Costa Pacífica | | | | |
| Esclusa Brito | 13.4 | 3.25 m | 26.9 m | 230 m |
| Lago Nicaragua | | | | |
| Lago de Nicaragua | 106.8 | 1.75 m | 28.4 m | 280 m |
| Esclusa Camilo | 105.6 | 3.25 m | 26.9 m | 230 m |
| lago Nicaragua | | | | |
| Esclusa Camilo | 21.1 | -29.8 m | 29.0 m | 280 m |
| Mar Caribe | 14.4 | -29.8 m | 29.0 m | 280 m |
| Total Largo | 275.5 | NA | NA | NA |

Km= kilómetros, m= metro, NA= no aplica

Fuente: (HKND GROUP, 2014).

Por la excelente ubicación geográfica de este megaproyecto el gobierno de Nicaragua pretende aprovechar al máximo esta ventaja, por lo cual construirá varios sub proyectos: (figura 2):

- Puerto en el Mar Caribe y Océano Pacifico.
- Zona de Libre Comercio.
- Aeropuerto.
- Plan Sistema de Carreteras
- Complejos Turísticos (HKND GROUP, 2014).

Ilustración 2 Subproyectos del Canal de Nicaragua



Fuente (Vizcarra, 2015).

1.1.1 Puertos.

Se planea construir dos Puertos uno en el Mar Caribe (Puerto Punta Águila) y otro sobre el Océano Pacifico (Puerto Brito).

1.1.1.1 Puerto Brito

Se planea construir en el Pacífico un muelle petrolero, un muelle multifunción, que servirá como muelle de zona de libre comercio, tendría una capacidad de diseño de 1,68 millones de TEUs / año y 2.8 millones de toneladas de productos petroleros, incluiría las siguientes instalaciones (figura 3):

Una estructura del muelle con una dimensión de 1.100 metros de largo, capaz de soportar 200.000 toneladas de peso seco (DWT) granelero o 25.000 TEUs buque portacontenedores.

Instalaciones de atraque al oeste del muelle con una dimensión de 1.200 metros de longitud, tres muelles de contenedores capacidad 70.000 DWT, un embarcadero de aceite / combustible capacidad 30.000 DWT (HKND GROUP, 2014).

Ilustración 3 Diseño Puerto Brito



Fuente: (CRSS, 2014).

1.1.1.2 Puerto Punta Águila.

Se planea construir un muelle sobre el Caribe, tendría una capacidad de 2,5 millones de TEUs / año y 2.8 millones de toneladas de productos petroleros incluirá las siguientes instalaciones (figura 4):

Diseño del muelle capaz de soportar un barco contenedor de 200.000 toneladas de peso muerto.

Instalaciones de atraque, dimensión de 1.300 metros de longitud, con capacidad para: Tres muelles de contenedores capacidad 150.000 DWT, un embarcadero de aceite capacidad 30,000 de aceite / combustible DWT (HKND GROUP, 2014).

Ilustración 4 Diseño Puerto Punta Águila



Fuente (CRSS, 2014).

1.1.2 Zona Libre Comercio

Se tiene contemplado construir una zona de libre comercio en el sector de Puerto Brito, y su ubicación estará a 20km de la Carretera Panamericana y Rivas al Este, a 120km de la capital Managua al norte, a 8km al complejo turístico planeado al Sur, y a 17km a San Juan, una ciudad turística al Sur a 16 km del nuevo aeropuerto de Rivas que pretenden construir; la zona libre de comercio se dividirá en cuatro zonas funcionales:

Zona de Libre Comercio.

Zona de Oficinas Financieras.

Zona de Procesamiento para Exportación.

Zona Urbana (CRSS, 2014).

1.1.3 Plan Sistema de Carreteras.

El sistema de carreteras que pretenden construir, para garantizar la movilidad de materias primas y absceso al megaproyecto, estará dividido en cuatro clases:

Autopistas

Carretera principal.

Carreteras secundarias.

Vías colectoras.

Para una longitud total de 595.66km y su densidad de la red vial es de 16.1km/km² (CRSS, 2014).

1.1.4 Complejos Turísticos

A lo largo de canal pretenden realizar varios proyectos turísticos gracias a su diversidad de condiciones naturales:

- Complejo Turístico costero.
- Complejo Turístico de Ometepe.
- Complejo Turístico de Golf.
- Complejo Turístico de Reserva Natural (Figura5).

Estos hoteles contarán aproximadamente 1400 habitaciones en total; el mismo canal será una atracción turística como es el canal de Panamá (CRSS, 2014).

Ilustración 5 Mapa de Localización de Complejos Turísticos Fuente



Fuente (Rezaye, 2014).

1.1.5 Aeropuerto

La posible ubicación del aeropuerto estará a 8 km al Norte de Rivas, con un área aproximada de 2.5 km², 16 km de la Zona de Libre Comercio y Puerto, a 22 km del Complejo Turístico, inicialmente se construirá una pista; la

clase de espacio aéreo de categoría 4E, tendrá una capacidad de 1.05 millones de personas, una pista de 3200 m y el terminal de 15 mil m² servirá principalmente para rutas internacionales de largo y de medio alcance. (CRSS, 2014).

1.2 Tipos de Buque que transitarán por el canal interoceánico de Nicaragua.

A diferencia del canal de Panamá, este proyecto permitirá el tránsito de buques de mayor calado y capacidad (Tabla 2):

Tabla 2 Tipo de Buques que transitarían por el Canal de Nicaragua

| TIPO DE CARGA | TIPO DE BUQUE | PESO MUERTO TPM | CALADO | MANGA | ESLORA |
|-----------------|--|----------------------|--------|-------|---------|
| PORTACONTENEDOR | TRIPLE E Maersk MC- Kinney Moller | 194.153 | 14.5 m | 59 m | 399 m |
| PETROLERO | U.L.C.C. (Ultra Large Crude Carrier) | 320.000 ≥ 500.000 | 24.6 m | 60 m | 458,5 m |
| GRANELEROS | VLBC: (Very Large Bulk Carrier) | 300.000 ≥ 400.000 | 24 m | 60 m | 360 m |

Fuente:(Elaboración Propia).

2. AFECTACIÓN ESTRATÉGICA POR LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE NICARAGUA

El canal si se llegara a realizar afectaría estratégicamente algunas naciones vecinas en especial la Republica de Panamá con su canal a continuación se realiza un análisis de las ventajas de la ruta marítima del canal de Nicaragua con respecto al canal de Panamá.

2.1 Rutas Marítimas que se benefician por el uso de del Gran Canal.

Nicaragua con el Canal pretende: disminución de tiempos de tránsito, reducir costos de transporte y el posicionamiento de nuevas ruta, incentivar una economía de escala en las grandes navieras y empresas del mundo(figura 6 y 7):

Ilustración 6 Principales Rutas del Canal de Panamá



Fuente (Legiscomex.com, 2013).

Podemos analizar que la ruta marítima con mayor tránsito en el 2012 por el canal de Panamá fue la de la **Costa Este de EE UU hacia Asia (Lejano Oriente)**, con el 38,7% del total de la carga.

La ruta marítima, de **Costa Este de EE UU hacia Costa Oeste de Sudamérica**, concentró el 12,7%, del total de los productos que atravesaron el canal de Panamá.

La ruta marítima de **Europa hacia la Costa Oeste de Sudamérica** concentro con un 6,6%, tráfico de mercancías por el canal de Panamá.

La ruta marítima de la **Costa Este de EE UU hacia la Costa Oeste de Centroamérica**, con un 5,6% del total del transporte por este medio.

El envío de carga de **costa a costa de Sudamérica** representó un volumen de ingresos del canal, con un 5% del total transportado.

Nicaragua entraría a competir directamente en las rutas marítimas de la **Costa Este de EE UU hacia la Costa Oeste de Centroamérica** y la ruta marítima de **costa a costa de Sudamérica** y posicionaría en otras que tienen un menor tráfico por el canal de Panamá.

El Canal Interoceánico de Nicaragua, en la ruta marítima de mayor actividad, de **Costa Este de EE UU hacia Asia (Lejano Oriente)**, se ahorraría 600 kilómetros que debe recorrer hasta el canal panameño desde la Costa Este de EE UU. Lo que beneficia a las empresas navieras en el tiempo de transito de la mercancía, ahorro en el combustible (Legiscomex.com, 2013)

Ilustración 7 Principales rutas del Canal Interoceánico de Nicaragua



Fuente (Legiscomex.com, 2013).

En las rutas **Costa Este de EE UU hacia la Costa Oeste de Centroamérica, Europa – Costa Oeste de EE UU/Canadá**, el canal de Nicaragua ofrecería mejores opciones que el de Panamá, por reducción de tiempos de transporte y costos (Legiscomex.com, 2013).

El Canal Interoceánico de Nicaragua no sería una competencia tan directa para el canal de Panamá en las rutas **Costa Este de EE UU – Costa Oeste de Sudamérica, Europa hacia la Costa Oeste de Sudamérica, Costa Oeste de EE**

UU y de **Costa a Costa de Sudamérica**, ya que no presenta ninguna ventaja comparativa por su ubicación, solo dependería de ofrecer mejores servicios de seguridad para la carga; menores tiempos de tránsito dentro del canal; tarifas más bajas, de peaje, accesorios logísticos etc (Legiscomex.com, 2013).

Con respecto a otras rutas **El “Land Bridge” de EUA** (como parte de la Ruta Asia-costa este de EUA), que une la costa Este y Oeste, por medio de vía férrea y de transporte automotor, movilizand o carga en contenedores, se estima que la ruta por el Gran Canal Interoceánico, requeriría de unos 6 a 8 días más que el “Land Bridge”, para el tráfico Asia - Costa Este de Norteamérica y viceversa, pero el uso del Gran Canal ahorraría un costo aproximado superior a los US\$230/TEUs (COMISION DE TRABAJO DEL GRAN CANAL, 2006).

La ruta vía Cabo de Buena Esperanza El tráfico principal de esta ruta, localizado al sur de África, es el de mineral de hierro y carbón, transitan grandes buques graneleros, con origen en la Costa Este de América del Sur y Costa Este de EUA, el uso de del Gran Canal con respecto a la ruta vía Cabo de Buena Esperanza, reduciría los fletes, días de navegación, y ahorro de dinero (Tabla 4) (COMISION DE TRABAJO DEL GRAN CANAL, 2006).

Tabla 3 Ahorro ruta Gran Canal con respecto Ruta vía Cabo de Buena Esperanza

| RUTAS ORIGEN - DESTINO | PRODUCTO | AHORRO (DÍAS) | AHORRO (MILES USD) |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------------|
| MARACAIBO – TOKIO | PETROLEO | 17 | 1.020 |
| BARRANQUILLA – TOKIO | CARBON | 18 | 1.080 |
| BELEM – TOKIO | MINERAL DE HIERRO | 8 | 480 |
| HAMPTON ROADS | CARBON | 17 | 1.020 |
| NEW YORK- TOKIO | OTROS | 17 | 1.020 |

Fuente: (COMISION DE TRABAJO DEL GRAN CANAL, 2006).

El tránsito de buques de la Costa Este y Oeste de los Estados Unidos por el Canal de Nicaragua permitirá el ahorro de 900 km con respecto al Canal de Panamá (Lekant y Serbinov, 2015), con respecto al Estrecho de Magallanes se ahorrarían cerca de 10.000 kilómetros (Pitou y Mons, 2015).

No todo es positivo por la construcción de este megaproyecto, lo que más llama la atención Ley No. 840 o “Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”, en el artículo 3 otorga la concesión por 50 años y con la posibilidad de la prologa por otros 50 años más (Asamblea Nacional de Guatemala, 2013) de esta forma el presidente Ortega vende por un siglo la soberanía de Nicaragua a una empresa China que no tiene experiencia en estos tipos de construcción, detrás de quien se sospecha está el gobierno de la República Popular China.

La afectación del medio ambiente repercute estratégicamente sobre el Estado Nicaragüense, al afectar directamente el Lago de Nicaragua porque necesitaran realizar un canal por el lago y dragar sedimentación a más de 25 metros de profundidad para facilitar el ingreso de los grandes buques mercantes afectando este importante fuente de agua y las costas, tanto en el Pacifico como en el Caribe, las aguas marinas se verán afectadas por la penetración de agua dulce alterando los ecosistemas litorales (Wallace Simpson, Ruta de transito y canal por Nicaragua, o Ruta de transito y canal por Nicaragua, 2014).

Con este proyecto se pone en riesgo la reserva de la Biosfera SEAFLOWER que el Estado Colombiano tiene como responsabilidad proteger tarea designada por la UNESCO (Cano, 2011) este proyecto no prioriza la conservación del medio ambiente, al contrario contribuye a su destrucción en áreas cercanas a las Biosfera por el incremento de tránsito de embarcaciones trayendo consigo organismos desde diferentes puntos geográficos en las aguas de lastre de los buques, aumentando el riesgo de encontrar especies exóticas

(bioinvasión) con un comportamiento invasor en los ecosistemas colombianos, que generan problemas de competencia interespecífica por espacio, pérdida de hábitat de especies nativas, cambios en la composición por especies y en estructura trófica, deterioro de la salud de los ecosistemas y disminución de la biodiversidad, a veces irreversible (COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO, 2014).

En el campo militar , como lo menciona el historiador británico Geoffrey Till “el mar es el centro de la prosperidad y seguridad de todas las naciones”, por lo que hay que contar con los medios adecuados para cumplir con esta tarea primordial, y una voluntad política, con conciencia marítima de esta forma un Estado obtiene el Poder Marítimo de la región (COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO, 2014), y lo que está claro el fortalecimiento del Poder Naval debe ser directamente proporcional al crecimiento de los interés marítimos.

Una visión geopolítica que data de 1890, orientada por el padre de la Escuela Geopolítica Norteamericana, Almirante Alfred Thayer Mahan, estratega naval Estadounidense argumenta el desarrollo del poder político mediante la supremacía del poder marítimo, para Mahan, el control del comercio determina la toma de decisiones en la política exterior, bajo esa premisa, el principal instrumento de la política es el comercio y para ello requiere de una Armada como instrumento vital para garantizar una presencia permanente que le asegure el dominio sobre las líneas de comunicación marítimas y asegure el flujo comercial en su favor (Mahan, 2000).

El fortalecimiento militar en especial el poder naval como pretende Nicaragua adquirir varios medio navales con la excusa de luchar contra el narcotráfico, afecta estratégicamente a los países vecinos y en especial a el Estado Colombiano por el litigio con Nicaragua por el fallo de la Haya, no es coincidencia la visita a Managua de Vladimir Putin en julio de 2014 avaló lo que el propio canciller ruso Serguei Lavrov había manifestado anteriormente en el sentido de que Rusia daría apoyo político-militar a la construcción del canal,

expresión que tiende a confirmarse al conocerse recientemente la posible venta de aviones de combate MIG-29 rusos a Nicaragua (PANÍEV, 2014)

Es importante comentar la posible relación que tiene la construcción del canal de Nicaragua con las pretensiones expansionista de ese mismo País. Gracias al trabajo de investigación realizado por Noemí Sanín Posada y Miguel Ceballos Arévalo autores del libro *la llegada del Dragón ¿Falló la Haya?*

En mencionado libro los autores hacen una crítica de fondo a la decisión de la Corte Internacional de Justicia, en virtud de la cual se pretende romper la unidad territorial de Colombia. Demuestran que el ocultamiento de un contrato entre el gobierno de Nicaragua y una empresa China, impidió que tanto los jueces de la Corte, como la defensa Colombiana, tuvieran conocimiento de la firma de un contrato suscrito el 31 de octubre de 2012, justo 19 días antes del fallo, que meses después terminaría convertido en una ley de Nicaragua, a través de la cual se entregó a los Chinos en concesión por cien años, aguas en el caribe para la construcción de un canal interoceánico (Sanin y Ceballos, 2013).

Nicaragua sigue manejando el concepto de que la plataforma continental es parte integral del canal y está dentro de su política de Estado, lograr con la las dos nuevas demandas interpuestas ante la Corte internacional de Justicia, primero que Colombia acate el fallo del 19 de noviembre del 2012 y segundo, el reconocimiento de una Plataforma continental extendida, afectando considerablemente los intereses nacionales para el Estado Colombiano. (Sanin y Ceballos, 2013).

3. CONCLUSIONES

Se analizó que con la construcción del canal Interoceánico de Nicaragua permitirá a nivel global beneficios para la economía de los países, al permitir primero que todo el paso de grandes buques que por su tamaño no podían cruzar por el canal de Panamá y segundo la reducción del tiempo de navegación y por ende los costos logísticos de esos buques, generando directamente disminución de los fletes y abaratamiento de los productos transportados.

Se identificó que el canal de Nicaragua asociado con las pretensiones expansionistas de ese país afectará la política nacional de Colombia.

Se identificó que este proyecto pone en riesgo la reserva de la Biosfera SEAFLOWER por el incremento de tránsito de embarcaciones trayendo consigo organismos desde diferentes puntos geográficos en las aguas de lastre de los buques, aumentando el riesgo de encontrar especies exóticas con un comportamiento invasor en los ecosistemas colombianos.

Se analizó que la construcción de este proyecto, afecta directamente el Lago de Nicaragua por la filtración de aguas marinas al lago y el tránsito de buques trayendo consigo aguas de lastre, aumentando el riesgo de encontrar especies exóticas con un comportamiento invasor en los ecosistemas.

Se presidente Ortega entrega la concesión por un siglo la soberanía de Nicaragua a una empresa China que no tiene experiencia, en estas mega obras.

Se analizó que Nicaragua maneja el concepto de que la plataforma continental hace parte integral del canal y está dentro de su política de Estado, como lo manifiesta con la pretensiones expansionista con las dos demandas interpuestas ante la Corte internacional de Justicia, en especial, el

reconocimiento de una Plataforma continental extendida, afectando considerablemente los intereses nacionales para el Estado Colombiano.

4. TRABAJOS CITADOS

Alvarado, M. A. (03 de 07 de 2013). *El enfermizo imaginario canalero*. (L. PRENSA, Editor) Recuperado el 23 de Febrero de 2016, de El diario de los nicaragüenses LA PRENSA: <http://www.laprensa.com.ni/2013/07/03/opinion/153171-el-enfermizo-imaginario-canalero>

Asamblea Nacional de Guatemala. (09 de 07 de 2012). ley 800 ley del regimen juridico del gran canal interoceanico de Nicaragua y de creacion de la gran autoridad del gran canal interoceanico de Nicaragua. *Gaceta el Diario Oficial*, 5051. Recuperado el 20 de Febrero de 2016, de La Gaceta diario oficial de la Republica de Nicaragua: <https://docs.google.com/file/d/0B31tbvSqgtVMSEZYTUFKQ3JWcU0/edit>

Asamblea Nacional de Guatemala. (09 de 07 de 2012). *ley 800 ley del regimen juridico del gran canal interoceanico de Nicaragua y de creacion de la gran autoridad del gran canal interoceanico de Nicaragua*. Recuperado el 15 de Enero de 2016, de La Gaceta diario oficial de la Republica de Nicaragua: <https://docs.google.com/file/d/0B31tbvSqgtVMSEZYTUFKQ3JWcU0/edit>

Asamblea Nacional de Guatemala. (14 de 06 de 2013). , *Por la cual se establece la ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte Nicaragüense antigente a el Canal, zonal de libre comercio e infraestructura asociados*. Recuperado el 10 de Enero de 2016, de La gaceta diario oficial de la republica de Guatemala: http://www.evolutionsbiologie.uni-konstanz.de/files/resourcesmodule/@random552d14ae8315f/1429017788_10___Ley_840_GACETA.pdf

Asamblea Nacional de Guatemala. (14 de 06 de 2013). *LEY 840 Por la cual se establece la ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte Nicaragüense antigente a el Canal, zonal de libre comercio e infraestructura asociados*. Managua. Recuperado el 20 de Febrero de 2016, de La gaceta diario oficial de la republica de Guatemala: <http://www.evolutionsbiologie.uni->

konstanz.de/files/resourcesmodule/@random552d14ae8315f/1429017788_10___Ley_840_GACETA.pdf

Cano, L. M. (2011). *Análisis de los factores geopolíticos que afectan los intereses de Colombia y Nicaragua en el marco de su disputa por la soberanía del archipiélago de San Andrés*. Bogotá.

COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO. (Noviembre de 2014). *POLÍTICA NACIONAL DEL OCÉANO Y DE LOS ESPACIOS COSTEROS*. Bogotá D.C., Colombia: Secretaría Ejecutiva CCO.

COMISION DE TRABAJO DEL GRAN CANAL. (Agosto de 2006). *GCIN - GRAN CANAL INTEROCEANICO POR NICARAGUA. Perfil del Proyecto*. Managua, Nicaragua: Gobierno Nicaragua.

CRSS. (2014). *Proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua*. (C. R. LTD, Editor) Recuperado el 24 de Febrero de 2016, de http://www.radiolaprimerisima.com/files/doc/1404782978_07.07.2014%20-%20CRCC%20-%20Presentaci%C3%B3n%20del%20Gran%20Canal.pdf

Fonseca, P. (14 de Enero de 2015). *Nicaragua construye enorme canal a ciegas de su costo ambiental*. Recuperado el 23 de Febrero de 2016, de SCIENTIFIC AMERICAN Español: <http://www.scientificamerican.com/espanol/noticias/nicaragua-construye-enorme-canal-a-ciegas-de-su-costo-ambiental/>

HKND GROUP. (Diciembre de 2014). *Nicaragua Canal Project Description*. Manaos, Guatemala: HKND GROUP.

Legiscomex.com. (10 de Julio de 2013). *Nicaragua como competencia del canal de Panamá*. Recuperado el 24 de Febrero de 2016, de Legiscomex.com: <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/C/canal-interoceanico-nicaragua-competencia-panama-rci276/canal-interoceanico-nicaragua-competencia-panama-rci276.asp>

Legiscomex.com. (10 de Julio de 2013). *Nicaragua como competencia del canal de Panamá*. Recuperado el 20 de Enero de 2016, de Legiscomex.com: <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/C/canal-interoceanico->

nicaragua-competencia-panama-rci276/canal-interoceanico-nicaragua-competencia-panama-rci276.asp

Lekant y Serbinov, M. (4 de 8 de 2015). *El gran canal de Nicaragua unabomba geostrategica de Latinoamerica que cambiara la historia*. (S. Lekant, Editor) Recuperado el 21 de Febrero de 2016, de Canal de noticias Ruso RT español: <http://actualidad.rt.com/actualidad/182117/182117-gran-canal-nicaragua-bomba-latinoamerica>

Mahan, A. T. (2000). *Influencia del poder naval en la historia 1660 - 1783*. Valparaiso: Academia de Guerra Naval.

PANÍEV, Y. (13 de Mayo de 2014). *Moscú participará en la construcción del canal de Nicaragua, alternativa al de Panamá*. Recuperado el 26 de Febrero de 2016, de Russia Beyond the headlines: http://es.rbth.com/internacional/2014/05/13/moscu_participara_en_la_construccion_del_canal_de_nicaragua_alt_40021

Pitou y Mons, P. (2015). Un recorrido por líneas locales : Aportes para políticas públicas en el sector rural de Centroamérica, el Caribe y la Región Andina. *Capitulo 10 El Gran Canal de Nicaragua Prospectos e Impactos Potenciales*. San Jose de Costa Rica, Costa Rica: Centro de Estudios para el Desarrollo Rural.

Rezaye, A. (2014 de Julio de 2014). *Turismo HKND despierta dudas*. Recuperado el 24 de Febrero de 2016, de LA PRENSA el diario de los Nicaraguenses: <http://www.laprensa.com.ni/2014/07/13/portada/203068-turismo-hknd-despierta-dudas>

Sanin y Ceballos, N. y. (2013). *La llegada del dragon: ¿ Falló La Haya?* (P. e. Ltda, Ed.) Bogota D.c, Colombia: Panamericana.

Vizcarra, A. (2015 de Agosto de 2015). *El gran canal de Nicaragua y el PLHINO*. Recuperado el 24 de Febrero de 2016, de FUNDACION PARA LA DEMOCRACIA: <http://fundaciondemocracia.org/2015/08/el-gran-canal-de-nicaragua-y-el-plhino/>

Wallace Simpson, M. (2014). Ruta de transito y canal por Nicaragua, o Ruta de transito y canal por Nicaragua. *RUTA DE TRANSITO Y CANAL POR*

NICARAGUA, O RUTA DE TRANSITO Y CANAL POR NICARAGUA, 1a,
204. Managua , Nicaragua: Amerrisque.

Wallace Simpson, M. (2014). Ruta de transito y canal por Nicaragua, o Ruta de transito y canal por Nicaragua. *RUTA DE TRANSITO Y CANAL POR NICARAGUA, O RUTA DE TRANSITO Y CANAL POR NICARAGUA, 1a,* 204. Managua , Nicaragua: Amerrisque.