



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

**ESPECIALIZACIÓN EN ESTUDIOS ESTRATÉGICOS
DE LA DEFENSA**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ESPECIALISTA EN ESTUDIOS
ESTRATÉGICOS DE LA DEFENSA**

**TEMA: EL CANAL DE NICARAGUA Y SU INFLUENCIA
GEOPOLÍTICA EN LA REGIÓN SURAMERICANA**

AUTOR: CRNL. EMC. VELASCO ARIAS, PABLO ROLANDO

DIRECTOR: CRNL. EMC. ORTIZ CIFUENTES, JORGE

SANGOLQUÍ

2015

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

CERTIFICADO

CRNL. EMC. ORTIZ CIFUENTES, JORGE (DIRECTOR)

CERTIFICA:

Que el trabajo titulado “EL CANAL DE NICARAGUA Y SU INFLUENCIA GEOPOLÍTICA EN LA REGIÓN SURAMERICANA”, realizado por el señor Coronel de Estado Mayor Conjunto Pablo Rolando Velasco Arias, ha sido guiado y revisado y cumple normas estatutarias establecidas por la Universidad de las Fuerzas Armadas - ESPE, en el Reglamento de Estudiantes.

El mencionado trabajo consta de un documento empastado y un disco compacto el cual contiene los archivos en formato portátil de Acrobat (pdf).

Sangolquí, abril de 2015



JORGE ORTIZ CIFUENTES
CRNL. EMC.

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD
YO, PABLO ROLANDO VELASCO ARIAS**

DECLARO QUE:

El trabajo de investigación denominado “EL CANAL DE NICARAGUA Y SU INFLUENCIA GEOPOLÍTICA EN LA REGIÓN SURAMERICANA”, ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme las citas que constan en el informe final, cuyas fuentes se incorporan en las referencias bibliográficas y bibliografía.

Sangolquí, abril de 2015



PABLO ROLANDO VELASCO ARIAS
CRNL. EMC.
C.C. No. 1708715394

UNIVERSIDAD DE LAS FUERZAS ARMADAS - ESPE

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD Y DEFENSA

AUTORIZACIÓN

YO, PABLO ROLANDO VELASCO ARIAS

Autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas – ESPE la publicación, en la biblioteca virtual de la institución del trabajo “EL CANAL DE NICARAGUA Y SU INFLUENCIA GEOPOLÍTICA EN LA REGIÓN SURAMERICANA” cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, abril de 2015



PABLO ROLANDO VELASCO ARIAS
CRNL. EMC.
C.C. No. 1708715394

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICADO	ii
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	iii
AUTORIZACIÓN.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
RESUMEN.....	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO 1	1
1. EL PROBLEMA	1
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	2
1.3 OBJETIVOS.....	2
1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	3
1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA	5
CAPÍTULO 2	6
2. MARCO DE REFERENCIA	6
2.1 ANTECEDENTES (ESTADO DEL ARTE).....	6
2.2 MARCO TEÓRICO	10
2.2.1 Canales interoceánicos.....	10
2.2.2 Antecedentes históricos del Canal de Nicaragua.....	10
2.2.3 Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua.....	12
2.2.4 La Geopolítica	22
2.2.5 La región sudamericana.....	23
2.2.6 China, algunos aspectos de interés	24
2.2.7 La decadencia del vínculo Unión Europea - América latina.....	24
2.2.8 Necesidad de la construcción del Canal de Nicaragua.	25
2.2.9 El canal Interoceánico de Nicaragua y la situación geopolítica mundial y continental.	38
2.2.10 Efectos de la construcción del canal en las relaciones China – Estados Unidos..	46
2.2.11 El canal Interoceánico de Nicaragua y la situación geopolítica regional suramericana; política y comercial	48

2.2.12 Beneficiarios del Canal de Nicaragua	63
2.2.13 Ventajas y desventajas del Canal Interoceánico de Nicaragua para la región suramericana.....	65
2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL	69
2.4 MARCO CONCEPTUAL	73
CAPÍTULO 3	75
3. METODOLOGÍA.....	75
3.1 PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN	75
3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	75
3.3 TIPO DE INVESTIGACIÓN	76
3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA	77
3.5 FUENTES, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	78
3.5.1 Fuentes	78
3.5.2 Técnicas e instrumentos.....	79
3.6 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE INFORMACIÓN RECOLECTADA	79
CAPÍTULO 4	81
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	81
4.1 CONCLUSIONES.....	81
4.2 RECOMENDACIÓN	87
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y BIBLIOGRAFÍA.....	88
ANEXOS ¡Error! Marcador no definido.	
ANEXO “A”	¡Error! Marcador no definido.
<u>(Encuesta sobre el Canal de Nicaragua y su influencia geoestratégica y/o geopolítica mundial, continental y regional).....</u>	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO “B” (Matriz de resumen de contenido).....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO “C” (Matriz de análisis de contenido).....	¡Error! Marcador no definido.
ANEXO “D” (Matriz de análisis transversal)	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No. 1 (Evolución del Tráfico Marítimo Mundial).....	33
Tabla No. 2 (Demanda esperada de tráfico por el Canal de Nicaragua, en millones de TM).....	34
Tabla No. 3 (Tráfico de petróleo crudo y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM).....	35
Tabla No. 4 (Tráfico de carbón y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en Millones de TM).....	36
Tabla No. 5 (Tráfico de mineral de hierro y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM).....	36
Tabla No. 6 (Tráfico de cereales y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM).....	37
Tabla No. 7 (Tráfico de contenedores y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM).....	38
Tabla No. 8 (Datos sobre el canal de Nicaragua).....	43
Tabla No. 9 (Comercio marítimo mundial 2002 – 2012).....	44
Tabla No. 10 (Evolución del comercio de bienes de América Latina con China, por países).....	61

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura No. 1 (Rutas previstas).....	14
Figura No. 2 (Ruta 4).....	15
Figura No. 3 (Esclusas).....	16
Figura No. 4 (Puertos).....	17
Figura No. 5 (Datos estadísticos del comercio marítimo a nivel mundial).....	26
Figura No. 6 (Exportación mundial de mercancías, por valor, en trillones de dólares).....	28
Figura No. 7 (Exportación mundial de mercancías, por valor).....	29
Figura No. 8 (Evolución del tamaño de los buques).....	30
Figura No. 9 (Pronóstico a mediano plazo del rendimiento global de contenedores).....	31
Figura No. 10 (volumen de comercio direccionable, en porcentaje al 2030).....	32
Figura No. 11 (Región del Asia - Pacífico).....	49
Figura No. 12 (Evolución del PIB nominal 1980 – 2010).....	50
Figura No. 13 (Evolución de importaciones – Bienes 1980 – 2010).....	51
Figura No. 14 (Evolución de importaciones – Servicios 1980 – 2010).....	51

Figura No. 15 (Principales mercados de América Latina en Asia Pacífico 2001 – 2011).....	52
Figura No. 16 (Principales proveedores 2001 – 2011).....	53
Figura No. 17 (Importaciones y exportaciones de mercancías en millones de USD, 2012).....	54
Figura No. 18 (PIB de China, Japón y Reino Unido de 1950 a 2010).....	56
Figura No. 19 (Tasas de crecimiento del PIB por miembro de la APEC, 2000-2007).....	57
..	
Figura No. 20 (Exportaciones e importaciones Chinas).....	58
Figura No. 21 (América Latina y el Caribe: Evolución del comercio con Asia-Pacífico, 2006 - 2013).....	60

RESUMEN

El Canal Interoceánico de Nicaragua es un tema de actualidad ya que es una propuesta de construcción de un canal bioceánico sobre una vía fluvial que conectará al océano Atlántico con el océano Pacífico, a través de Nicaragua en América Central, lo que impulsaría el comercio a nivel mundial dando paso a nuevas relaciones políticas y comerciales que influirían en la situación geopolítica global, continental y por consiguiente de la región suramericana. En base a ello, para el desarrollo de la investigación se planteó como objetivo general, determinar cómo la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas y/o desventajas traerá. Se optó por una investigación no experimental, exploratoria, descriptiva y transversal, cuya importancia está radica en que es un aporte académico que permite conocer la influencia geopolítica del Canal en la región; incrementa y/o complementa el conocimiento que se tiene sobre el tema bajo ese enfoque específico; da paso a otras investigaciones y permite vislumbrar las acciones estratégicas que han de tomarse en relación a esa realidad. Los resultados de la presente investigación evidencian que, sin duda, la construcción del Canal de Nicaragua es un evento que dará más fluidez al comercio de los países de la región sudamericana mejorando de manera significativa el desempeño económico y comercial entre esta y los países del Asia Pacífico, convirtiéndose además en el símbolo de la presencia China en la región, generando importantes cambios en la situación geopolítica.

PALABRAS CLAVES:

- **CANAL DE NICARAGUA**
- **INFLUENCIA GEOPOLÍTICA**
- **BENEFICIARIOS**
- **EFFECTOS**
- **VENTAJAS – DESVENTAJAS**

ABSTRACT

The Interoceanic Canal of Nicaragua is a hot topic because it is a proposal to build a bi-oceanic canal on a waterway that connects the Atlantic Ocean to the Pacific Ocean through Nicaragua in Central America, which would boost trade at world giving way to new political and commercial relations that influence the global, continental and therefore of the South American region geopolitical situation. On this basis, to develop research was raised as a general goal, determine how the construction of the Interoceanic Canal of Nicaragua influence in the South American regional geopolitics in the political and commercial aspects; and what advantages and / or disadvantages will. Opted for a non-experimental, exploratory, descriptive and transversal research, whose importance is that it is an academic contribution to find out the geopolitical influence in the region Canal; increases and / or supplements the knowledge we have about it under that specific approach; leads to further research and offers a glimpse of the strategic actions to be taken in relation to that reality. The results of this investigation show that undoubtedly construction Nicaragua Canal is an event that will provide more fluidity to trade in the countries of the South American region significantly improving economic and trade performance between this and the countries of Asia Pacific also becoming the symbol of the Chinese presence in the region, generating significant changes in the geopolitical situation.

KEYWORDS:

- **NICARAGUA CANAL**
- **INFLUENCE GEOPOLITICS**
- **BENEFICIARIES**
- **EFFECTS**
- **ADVANTAGES - DISADVANTAGES**

INTRODUCCIÓN

La globalización trae consigo el intercambio económico y comercial, una mayor apertura de los mercados y genera una propensión progresiva a los intercambios en términos de oferta y demanda de productos y servicios.

Las dos potencias mundiales Estados Unidos y la China tienen sus propios intereses que derivan en una competencia por ganar influencia y conservar su presencia en los contextos regionales y global; y, en el caso de la China la construcción del Canal de Nicaragua, como una antítesis al Canal de Panamá, es una oportunidad de desarrollar su influencia en Centroamérica y Sudamérica, evento que podría modificar la situación geopolítica y geoestratégica mundial y regional.

En la actualidad este es un tema al que posiblemente muchos Estados no le han dado la relevancia del caso, sin embargo y conforme se avanza en la lectura de este trabajo el lector irá descubriendo que es un tema de suma importancia por las implicaciones políticas, económicas, comerciales, geopolíticas y geoestratégicas que pueden tener lugar. Sobre eso, por ejemplo, la presencia China en una zona se suma importancia estratégica podría incomodar a más de un país, y más aún si unido a ello Nicaragua tiene estrechos lazos de cooperación militar con Rusia, de modo que existen aspectos que es necesario conocer para tener una idea, de contexto, de lo que se genera en torno al tema investigado.

El Capítulo 1 aborda el planteamiento del problema desde la perspectiva de la problemática general al problema particular, es decir tiene un abordaje deductivo. Posteriormente formula el problema, plantea los objetos y preguntas de investigación, para luego justificarlo desde el punto de vista de la importancia que reviste la misma, su utilidad y valor teórico.

El Capítulo 2 hace un abordaje de los antecedentes, para luego en el marco teórico revisar los temas que permiten dar soporte a la investigación; así, se estudia los

antecedentes históricos del canal, el proyecto de desarrollo del mismo, algunos aspectos de interés sobre la China, la decadencia del vínculo unión Europea – América Latina, la necesidad de construcción del canal, la situación geopolítica mundial y regional que se derivan de la construcción del canal, las relaciones de la China con la región, la influencia del canal en la situación geopolítica regional suramericana, beneficiarios del canal, para luego cerrar con las ventajas y desventajas que traerá esta mega obra.

El Capítulo 3 se refiere a la metodología considerando de manera sistémica sus componentes estructurales: enfoque, tipo, diseño, fuentes, técnicas e instrumentos para la recopilación de datos, métodos y técnicas de análisis e interpretación de los datos.

El Capítulo 4 resume a manera de conceptos concluyentes los aspectos más relevantes desprendidos a lo largo del estudio y presenta las recomendaciones.

CAPÍTULO 1

1. EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El fenómeno de la globalización ya no es algo nuevo, sino más bien una realidad tangible de la que nadie puede sustraerse. Esta trae consigo aspectos positivos, como la ruptura de las barreras de la comunicación, el intercambio económico y comercial más fluido entre los Estados, una mayor apertura de los mercados, un mayor desarrollo de la ciencia y la tecnología, entre otros. Dentro de ese contexto existe una propensión progresiva a los intercambios comerciales en términos de oferta y demanda de productos y servicios.

Los Estados Unidos y la China son dos países hegemónicos, cada uno de los cuales obedece a sus propios intereses, producto de lo cual se deja entrever una competencia en los contextos regionales y global, en donde estos países intentan ganar influencia y conservar su presencia, sobre todo en sitios de importancia estratégica.

Para los Estados Unidos, tanto Centroamérica como Suramérica, han sido considerados como su “patio trasero”; regiones que se piensa, son de influencia estadounidense; no obstante, la China procura desarrollar su influencia en esas regiones, sobre las cuales pretende tener una mayor presencia. Una estrategia sería el proyecto de construcción del Canal de Nicaragua, el cual dentro del intercambio comercial global permitirá dar paso a embarcaciones de gran envergadura con productos que se trasladan del océano Pacífico al Atlántico y viceversa. Así, y desde un enfoque geopolítico y geoestratégico este proyecto representa para China, una oportunidad de desarrollar su influencia en las regiones señaladas.

Siendo así las relaciones políticas y comerciales; así como las relaciones de poder a nivel global, continental y regional, se podrían modificar en base a la presencia de la China en la región Centroamericana y Suramericana, con las implicaciones geopolíticas que de ello pudieran derivar.

Así entonces el presente trabajo investigativo pretende analizar cómo el canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la situación geopolítica mundial y continental, así como, determinar su influencia en la situación política y comercial de la región suramericana y las ventajas y/o desventajas que le generaría a esta.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Problema de investigación

¿Cómo la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la situación geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas y/o desventajas traerá?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Determinar cómo la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas y/o desventajas traerá.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Determinar la necesidad del Canal de Nicaragua.
- Analizar la influencia de la construcción del Canal de Nicaragua en la situación geopolítica mundial y continental.

- Identificar los posibles efectos de la construcción del canal en las relaciones China – Estados Unidos.
- Determinar la influencia de la construcción del Canal de Nicaragua en la situación geopolítica regional suramericana, particularmente en la situación política y comercial.
- Identificar a los beneficiarios con la construcción del Canal de Nicaragua.
- Determinar las ventajas y/o desventajas que generaría a la región suramericana la construcción del Canal de Nicaragua.

1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.4.1 Pregunta de Investigación

¿Cómo la construcción del Canal de Nicaragua influirá en la situación geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas y/o desventajas traerá?

1.4.2 Preguntas Derivadas

- ¿Es necesaria la construcción del Canal de Nicaragua?
- ¿Cómo el Canal de Nicaragua influirá en la situación geopolítica mundial y continental?
- ¿Cuáles serán los posibles efectos de la construcción del Canal de Nicaragua en las relaciones entre China y Estados Unidos?

- ¿Cómo el Canal de Nicaragua influirá en la situación geopolítica regional suramericana, particularmente en la situación política y comercial?
- ¿Quiénes serán los beneficiarios con la construcción del Canal de Nicaragua?
- ¿Qué ventajas y/o desventajas generaría a la región suramericana la construcción del Canal de Nicaragua?

1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

1.5.1 Importancia de la investigación

La importancia de esta investigación se centraliza en que permitirá describir como la construcción del Canal de Nicaragua, influirá en la geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y derivado de aquello, qué ventajas y/o desventajas traerá consigo a la región suramericana. Bajo ese marco, la investigación será un aporte académico que permitirá conocer la influencia geopolítica en la región mediante sus diversas y complejas manifestaciones e implicaciones.

1.5.2 Utilidad de la investigación

En relación a la utilidad, sin duda, el contar con un trabajo investigativo que refleje adecuadamente la problemática motivo del estudio, permitirá dar paso a otras investigaciones relacionadas y/o complementarias que desde la misma u otras perspectivas o enfoques aborden las incidencias de la construcción del Canal de Nicaragua en la realidad geopolítica regional. Aquello a su vez permitirá vislumbrar las acciones estratégicas que han de tomarse en relación a esa situación geopolítica.

1.5.3 Valor teórico

El valor teórico de la investigación, dada su delimitación a lo político y comercial, radica en que será un aporte concreto que permitirá incrementar y/o complementar el conocimiento que se tiene sobre la problemática bajo ese enfoque.

CAPÍTULO 2

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1 ANTECEDENTES (ESTADO DEL ARTE)

El tema de estudio, es decir, determinar cómo el Canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas traerá; es un tema de actualidad, sin embargo, es una cuestión que no se ha abordado antes desde la perspectiva específica propuesta en la presente investigación.

Sobre el Canal de Nicaragua, existe información, no obstante esta es tan amplia como ambigua y no trata con certitud el tema específico a ser investigado. Por otro lado, existen documentos informativos que si bien se refieren al tema sólo constituyen puntos de vista desde la perspectiva de quienes los escriben; así, el hecho de que la construcción del Canal sea un evento que se enmarca dentro del contexto político, hace que existan tantos postulados teórico conceptuales, cuantos autores escriban al respecto; aquello, deriva en que exista ambigüedad sobre la cuestión estudiada.

Sobre la base de lo anterior se ha pretendido establecer el estado del arte, con el propósito de desarrollar una contextualización de la temática y determinar qué se ha dicho o no sobre la misma y cómo se lo ha dicho. Para tal efecto se ha consultado varios documentos que expresan esfuerzos investigativos inherentes al tema, los mismos que se abordan a continuación y que han permitido una cierta aproximación al mismo.

Existe una investigación realizada por Chi Mei Wong y Tsz Leung Yip del Departamento de Logística y Estudios Marítimos de la Universidad Politécnica de Hong Kong, en la que básicamente se menciona que el Canal de Panamá resulta reducido para albergar tanto en número, como en tamaño a los buques, de modo que

la construcción del Canal de Nicaragua sería un complemento, generando un mayor y más barato comercio en relación al coste de la travesía; además, permitiría categorizar el tráfico de buques por su clase. Por otro lado mencionan que el nexo entre el Lejano Oriente y la costa Este de Suramérica se convertirá en un corredor de energía para el Lejano Oriente (www.radiolaprimerisima.com, n.d.).

Por otro lado el Phd. Iván Witker Barra en un documento titulado “China, Nicaragua y el nuevo canal interoceánico” menciona entre otras cosas que (ANEPE, 2013):

Desde hace algunos meses se viene gestando un acuerdo de grandes implicaciones geopolíticas entre Nicaragua y una empresa china [...]. De materializarse este acuerdo, el comercio global y las relaciones de poder en el hemisferio, así como en el plano global también, pueden sufrir una importante, pero a la vez muy interesante alteración (ANEPE, 2013).

En efecto, se trataría de un paso extraordinariamente relevante, que vendría a reforzar de forma fuerte y visible la presencia china en el hemisferio, y, por vez primera, a desafiar seriamente la posición dominante de EEUU (ANEPE, 2013).

En la parte final del mencionado documento Witker termina afirmando:

Sin embargo, más allá de las particularidades y controversias, cabe preguntarse, qué ganaría China con este enorme proyecto. Primero, pondría un pie de carácter estratégico extremadamente sólido en América Latina y muy cerca de EEUU. Segundo, pasaría a controlar grandes rutas marítimas. Tercero, los costos de transporte deberían tender a disminuir lo que le permitirá a China reducir también el precio de traslado de materias primas provenientes de Venezuela y muy especialmente de su socio estratégico en el hemisferio, Brasil. Ventajas considerables que parecieran explicar el cambio histórico que parece estar en gestación en las relaciones que tiene China con América Latina (ANEPE, 2013).

En relación a la situación del canal de Nicaragua Pablo Komblum, menciona lo siguiente:

La tendencia creciente de los intercambios comerciales internacionales pareciera no detenerse –a pesar de ciertas mermas coyunturales– dado el avance hacia un mundo más globalizado y dinámico en términos de demanda y oferta de productos. Siendo que el 85% del volumen de intercambio se realiza por la vía marítima, el Canal de Panamá – por el cual se transporta el 5% del comercio mundial – ha sido y será un factor fundamental para el pequeño país centroamericano.

En este sentido, el Canal representa un motor económico por el que discurren cada año cerca de 14.000 barcos cargados de 300 millones de toneladas; lo que representa por si solo el 14% de la economía del país. Además, las operaciones del Canal generan un flujo económico indirecto mediante la capacitación de profesionales, la promoción de sistemas logísticos y de comunicación, el desarrollo de las vías áreas – que incluye el potenciamiento del turismo -, y la compra de bienes y servicios a proveedores locales.

Como complemento macroeconómico, cabe destacarse que los aportes totales del Canal en catorce años de administración panameña ascendieron a los US\$8.000 millones, que contrastan con los casi US\$2.000 millones recibidos entre los años 1914 y 1999 de parte de los Estados Unidos. En términos geopolíticos, este contexto solo refuerza la teoría de que cada actor en la arena internacional defiende sus propios intereses; donde el mayor usufructo del Canal en el siglo XX ha sido largamente para los Estados Unidos.

Como contraparte, la creciente competencia económica global ha potenciado el interés de China – siendo el segundo país que más utiliza el Canal, luego de los Estados Unidos -, quien busca poner definitivamente su pie en la región desafiando el histórico monopolio político y económico de los Estados Unidos en América

Latina. Para ello se encuentra financiando en su totalidad el nuevo Canal de Nicaragua, el cual permitirá el traslado de barcos de mayor calado, generando así el cuasi-control de una vía cercana de acceso estratégico para colocar sus productos en América del Norte. Este escenario ha acelerado la decisión del gobierno Panameño de ampliar el Canal, más aún si se tiene en cuenta que en la actualidad se presenta un nuevo competidor: el mismo cambio climático, que ya se encuentra abriendo rutas, pasos naturales que se están descongelando en el norte de Alaska y que se pueden convertir en una vía de navegación alternativa.

Para finalizar, no se puede dejar de destacar que mientras los objetivos y las preocupaciones siguen ciñéndose bajo el tinte macroeconómico, el escenario socio-económico todavía se encuentra lejos de generar una dinámica microeconómica que permita elevar los niveles de una población mayoritariamente carente de una digna calidad de vida. Es claro que mientras los gobiernos continúen sin redistribuir la riqueza generada, el solo hecho de poseerla no es suficiente para eliminar la pobreza (www.pablokornblum.com, n.d.)

Como ya se mencionó, revisadas varias fuentes bibliográficas, web gráfica y otras fuentes de información se ha podido determinar que no existen investigaciones específicas con relación al tema propuesto, es decir “el Canal de Nicaragua y su Influencia Geopolítica en la Región Suramericana”, no obstante se debe dejar claro que esto no excluye la posibilidad de que puedan existir investigaciones relacionadas que no han podido ser conocidas por el autor del presente trabajo.

2.2 MARCO TEÓRICO

2.2.1 Canales interoceánicos

El hombre se ha visto en la necesidad de acortar distancias entre las diferentes locaciones, que a través de los medios marítimos de navegación, ha tenido que alcanzar sea con propósitos comerciales, militares u otros; así, ha buscado la forma de comunicar mares aprovechando las características topográficas de la tierra. De aquello tenemos como ejemplos los istmos de Panamá y el de Suez, lugares en los cuales se han construido canales interoceánicos. El canal de Panamá, por ejemplo, conecta el océano Pacífico con el Atlántico; el canal del Suez conecta al mar Mediterráneo con el océano Índico. Como esos, existen también otros canales más pequeños, como el canal de Kiel que permite obviar la vuelta a Dinamarca y enlaza el mar Báltico y el mar del Norte; otro ejemplo es el canal de Corinto, en Grecia, que evita doblar el Peloponeso, En América del Norte existe también la Hidrovía del río San Lorenzo que une al Atlántico con los grandes lagos de esa región.

2.2.2 Antecedentes históricos del Canal de Nicaragua.

La idea de la construcción del canal Nicaragua no es nueva, más bien tiene una vieja data la misma que se resume a continuación:

En 1524, Hernán Cortez habría afirmado que un canal a través de Centroamérica “valdría más que la conquista de México”. Posteriormente, y ya para 1825 la República de Centroamérica pidió ayuda a los Estados Unidos para construir un canal que atravesara Nicaragua pero el proyecto fracasó. Ya para 1849, Nicaragua da a la *Accessory Transit Company de Cornelius Vanderbilt* el derecho de construir un canal en un plazo de 12 años. Construye una ruta de tránsito terrestre, pero la abandona después de años de agitación política local. En 1872, el gobierno de los Estados Unidos comienza otra encuesta sobre la ruta del canal de Nicaragua y nueve años más tarde, es decir en 1881, una compañía francesa inicia la construcción de una ruta rival que atraviesa Panamá, sin embargo esta quiebra en 1889. En 1885, Nicaragua

vuelve a otorgar los derechos del canal a Estados Unidos, que envía a inspectores a estudiar una ruta posible y en 1887, se crean empresas estadounidenses para construir un canal en Nicaragua. Comienzan la construcción, pero el proyecto se derrumba en 1893. Para 1897, el presidente estadounidense William McKinley nombra a la Comisión del Canal de Nicaragua, que lleva a cabo un estudio de 20 meses en todo el país y recomienda una ruta (www.sdptnoticias.com, 2013).

En 1904, los Estados Unidos comienzan la construcción del Canal de Panamá después de comprar la concesión francesa y en 1914, inauguran el Canal de Panamá, que permitió a los barcos cruzar los 80 kilómetros (50 millas) entre el Atlántico y el Pacífico en 10 horas. Al mismo tiempo, Estados Unidos paga a Nicaragua 3 millones de dólares por la opción de construir y operar un canal allí. En 1928, el Congreso de Estados Unidos autoriza un nuevo estudio de la ruta del canal de Nicaragua. El estudio se prolonga hasta 1931. Años después en 1989, el gobierno de Nicaragua forma una comisión para estudiar la viabilidad de un canal. Expertos japoneses acuden a las consultas sobre la idea. Ya para 1995, inversionistas de Estados Unidos, Asia y Europa, planean una ruta ferroviaria de alta velocidad de 400 kilómetros (250 millas) y un costo de 1.400 millones de dólares, un "canal seco". El presidente de Nicaragua, Arnoldo Alemán, descarta ese plan dos años más tarde, citando posibles efectos medioambientales negativos. En 1999, el presidente Arnoldo Alemán nombra una comisión para estudiar un canal marítimo y posteriormente en 2006, el gobierno de Nicaragua propone un canal de 280 kilómetros (173 millas) y 18.000 millones de dólares entre puntos cercanos a Rivas en el Pacífico y Bluefields en el Atlántico. Se estima que la construcción tardará entre 11 y 12 años y que a la larga manejará 4,5% del transporte marítimo mundial, con barcos de hasta 250.000 toneladas de peso muerto, casi el doble de la capacidad que tendría la ampliación del Canal de Panamá, programada para abrir en 2014. En el 2008, el presidente ruso, Dmitry Medvedev propone la idea de que su país construya el canal de Nicaragua. En el 2012, El Congreso de Nicaragua aprueba una ley para construir un canal de 30.000 millones de dólares. Dos empresas holandesas reciben un contrato para estudiar su viabilidad, pero es en Junio de 2013 cuando Nicaragua aprueba la propuesta de un proyecto de

canal que costaría 40.000 millones de dólares y será construido por un consorcio con sede en China (www.sdpnoticias.com, 2013).

2.2.3 Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua (China Railway Siyuan Survey and Desing Group Co., Ltd., 2014)

Como parte de la fundamentación teórica es necesario hacer mención a todos los aspectos técnicos previstos para la construcción del Canal de Nicaragua como elemento importante para el posterior análisis en relación a los objetivos del presente estudio. Al respecto, la información que se presenta a continuación ha sido tomada del documento titulado “Proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua”

2.2.3.1 Introducción General del Proyecto (China Railway Siyuan Survey and Desing Group Co., Ltd., 2014)

El proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua tiene un significado importante para Nicaragua. Dicho proyecto puede reducir en gran medida la distancia desde los países de Asia a Norteamérica, a la costa este de Sudamérica y a los países de Europa. Asumirá el 5% del transporte de la totalidad del comercio mundial (www.confidencial.com.ni, n.d.).

De conformidad con los resultados actualizados de investigación de análisis de demanda, los contenidos principales del Proyecto son los siguientes 6 sub proyectos:

- Canal interoceánico (con esclusas incluidas)
- Puertos
- Zona de Libre Comercio
- Complejos turísticos
- Aeropuertos
- Carreteras

Canal: cruzará todo el territorio nicaragüense de Este a Oeste. La longitud total es 278 km aproximadamente, con un tramo de 105 km en el Lago de Nicaragua.

Puertos: se planea construir un puerto por cada lado del canal, tanto del Pacífico como del Caribe. Se determina preliminarmente la obra del puerto del lado Pacífico como la obra de inicio.

Zona de libre comercio: se construirá y desarrollará una con el apoyo del puerto, ocupando un área de aprox. 34,56 km².

Complejo turístico: considerando las necesidades de personal de construcción y de gestión durante el período de construcción, se construirá un complejo turístico, con una superficie de 6.94 km².

Aeropuerto: se construirá uno en Rivas, de una pista.

Carreteras: para recuperar la red vial cortada por la construcción, y conectar los sub-proyectos (es.slideshare.net, n.d.).

2.2.3.2 Informe del Plan de Diseño (China Railway Siyuan Survey and Design Group Co., Ltd., 2014)

Desde el final de marzo de 2013, HKND¹ ha organizado estudios del Gran Canal de Nicaragua y visitas al Canal de Panamá con grupos en cooperación de CRCC (China Railway Construction Corporation Limited), McKinsey, ERM

¹ HKND Group es una empresa internacional privada de desarrollo de infraestructura, con sede en Hong Kong y con oficinas en Managua, la capital de Nicaragua. Está dirigido por su Presidente y Director Ejecutivo, Sr. Wang Jing. Esta empresa se centra en el desarrollo del Gran Canal de Nicaragua y Proyecto de Desarrollo, un importante proyecto de infraestructura con el potencial para transformar el comercio mundial y hacer de Nicaragua un eje importante para el transporte y la logística (www.ecured.cu, n.d.)

(Environmental Resources Management) y MEC , etc. Mientras tanto, CRCC ha realizado los estudios de topografía, geología e hidrología en campo, recolección de información relacionada. Basado en los resultados de los estudios arriba mencionados, integrando los factores medioambientales, sociales, económicos, técnicos, etc. CRCC ha realizado estudios detallados de rutas del canal (www.confidencial.com.ni, n.d.).



Figura No. 1. Rutas

Fuente: <http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/Proyecto-Desarrollo-Gran-Canal-Nicaragua.pdf>.

Según los estudios previos y el resultado de investigaciones de campo, preliminarmente se seleccionaron 6 posibles rutas.

Integrando los factores medioambientales, sociales, así como los de recursos hídricos, geología de ingeniería, inversión, etc, los estudios se han enfocado en la ruta 3 y 4 (es.slideshare.net, n.d.).

La Ruta 3 es mejor en recursos hídricos y suministro de agua, la inversión del proyecto es menor en un 3% que la 4, sin embargo, para minimizar impactos ambientales y sociales, partiendo de consideraciones globales, se recomendó la Ruta 4, en la cual la entrada del Canal en el lado del Pacífico está cerca de la desembocadura del río Brito.



Figura No. 2. Ruta 4

Fuente: <http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/Proyecto-Desarrollo-Gran-Canal-Nicaragua.pdf>.

Entradas al Canal.-

La entrada Oeste del canal al Lago de Nicaragua está ubicada al Sur de Rivas, y la entrada Este al Lago está ubicado al Norte de Tule. La entrada del canal en el lado del Mar Caribe está cerca de la desembocadura del río Punta Gorda. El Canal cruzará el territorio nicaragüense de Este a Oeste, con una longitud total estimada de 278 km, incluyendo un tramo de 105 km en el Lago de Nicaragua (es.slideshare.net, n.d.).

Principales parámetros técnicos.-

Los principales parámetros técnicos del Gran Canal son: el ancho del canal es de 230 ~ 520 m, y la profundidad es de 27.6 ~ 30 m. El Canal permitirá el paso de portacontenedores de 25,000 TEU², barcos graneleros de 400 mil toneladas y petroleros de 320 mil toneladas. La capacidad del canal es 5,100 barcos anuales, con 30 horas de tránsito por cada barco (www.confidencial.com.ni/, n.d.).

Esclusas.-



Figura No. 3. Esclusas

Fuente: <http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/Proyecto-Desarrollo-Gran-Canal-Nicaragua.pdf>.

Se construirán 2 esclusas en el canal. En el lado Pacífico, la esclusa Brito estará ubicada cerca de la comunidad de Río Grande en el Departamento de Rivas, y la

² TEU es la Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores más utilizada. Es un acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-feet Equivalent Unit", y es el tamaño que se ha establecido como base en el transporte de contenedores, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies (Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, s.f).

esclusa Camilo del lado del Caribe se encontrará cerca de la confluencia del Caño Eloisa y el Río Punta Gorda (www.confidencial.com.ni/, n.d.).

Con la construcción del Gran Canal, se formará cerca del lado del Caribe un lago artificial, similar al Lago Gatún de Panamá, cerca de Atlanta (se denominará Lago Atlanta) con una superficie de 395 km, cuyo nivel de agua se mantendrá igual que el del Lago de Nicaragua (www.confidencial.com.ni/, n.d.).

Puertos.-



Figura No. 4. Puertos

Fuente: <http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/Proyecto-Desarrollo-Gran-Canal-Nicaragua.pdf>.

Con el análisis del funcionamiento del proyecto y la estimación del volumen de tráfico, se planea construir un puerto a cada lado del canal, tanto del Pacífico como del Caribe

Después de una comparación integral, se recomienda construir el puerto Brito del lado de Pacífico y el puerto Punta Águila del lado del Caribe.

Puerto Brito.- En la fase de construcción se construirá 1 muelle de petroleros y 1 muelle multi función. En la fase de operación: después de terminar la construcción del proyecto, El muelle de multi función servirá como muelle para la Zona de Libre Comercio, y el muelle de petroleros servirá para la importación de productos petroleros y el suministro de combustible a los barcos (es.slideshare.net, n.d.).

La capacidad anual llegará a 2.8 millones de toneladas de productos petroleros y 1.95 millones de TEU de contenedores (es.slideshare.net, n.d.).

Puerto de Punta Águila.- La capacidad anual es de 2.8 millones de toneladas de productos petroleros y 2.65 millones de TEU de contenedores (es.slideshare.net, n.d.).

Zona de Libre Comercio.-

Su monto total de comercio de exportación e importación del año 2030 llegará a 25,000 millones de USD. Dentro de esa zona se encuentra la Zona de Procesamiento para Exportación, cuyo monto total de comercio llegará a 2,000 millones de USD en el año 2030 (www.confidencial.com.ni, n.d.)

Del mismo modo dentro de la Zona de Libre Comercio existirá un Sistema de Carreteras que se divide en 4 clases, que son autopista, carretera principal, carretera secundaria, y vía colectora. La longitud total de las carreteras es 595.66 km. La densidad de la red vial es 16.1km/ km² (es.slideshare.net, n.d.).

Aeropuerto.-

El proyecto del Aeropuerto es la instalación básica del Proyecto del Canal, que ofrecerá servicio conveniente para los sub-proyectos como el Canal, los puertos, la Zona de libre comercio y los complejos turísticos. La realización del proyecto puede mejorar en gran medida la actual situación de inaccesibilidad de Nicaragua con el

mundo, reduciendo considerablemente el tiempo de transporte. Es muy significativo para atraer inversión de importantes y grandes proyectos de inversión de construcción, y también para el éxito de las negociaciones oficiales y empresariales (es.slideshare.net, n.d.).

La ubicación preliminar del aeropuerto está a 8 km al Norte de Rivas, con un área aproximada de 2.5 km. Está a 16 km de la Zona de Libre Comercio y Puerto (es.slideshare.net, n.d.).

Según la previsión, se construirá una pista, y dejará espacio para la construcción de una segunda. Según lo planeado, la clase de espacio aéreo es 4E. El aeropuerto tendrá una capacidad de 1.05 millones de personas, una pista de 3200 m y el terminal de 15 mil m² (es.slideshare.net, n.d.).

Se mantendrán las funciones del Aeropuerto en Managua, y el de Rivas servirá principalmente para rutas internacionales de largo y de medio alcance (es.slideshare.net, n.d.).

Carreteras.-

Las carreteras enlazarán los sub proyectos con la red actual de carreteras; por ejemplo, la carretera de Brito a Rivas; la carretera de Nueva Guinea a Punta Águila; vías del aeropuerto; zona de libre comercio y complejos turísticos. Así mismo se necesitan reconstruir carreteras por el cambio de volumen de transporte causado por el desarrollo integral, por ejemplo, el tramo entre Managua y Rivas de la Carretera Panamericana para que sea capaz de satisfacer el aumento del volumen de transporte después del desarrollo integral del Gran Canal (es.slideshare.net, n.d.).

2.2.3.3 Algunas conclusiones del Informe del Proyecto de Desarrollo Integral del Gran Canal de Nicaragua.

- En canal puede reducir considerablemente la distancia desde los países asiáticos a América del Norte, a la costa Este de Suramérica y Europa y asumirá el 5% del transporte de la totalidad del comercio mundial (es.slideshare.net, n.d.).
- El Proyecto considera 6 sub proyectos que comprenden: el Canal Interoceánico, Puertos, Zona de Libre Comercio, Complejos turísticos, Aeropuerto, Carreteras.
- El Canal cruzará el territorio nicaragüense de Este a Oeste, con una extensión total es 278 km aproximadamente, con un tramo de 105 km en el Lago de Nicaragua (www.confidencial.com.ni, n.d.).
- La ruta recomendada es la Ruta 4, la cual minimiza los impactos ambientales y sociales y cuya entrada al Canal, en el lado del Pacífico, está cerca de la desembocadura del río Brito; en tanto que, la entrada en el lado del Mar Caribe está cerca de la desembocadura del río Punta Gorda (www.confidencial.com.ni, n.d.).
- Del mismo modo el canal tiene una estrada Oeste y Este al Lago de Nicaragua; la primera ubicada al Sur de Rivas y la segunda al Norte de Tule.
- Los parámetros técnicos del canal son los siguientes:
 - Ancho del canal: 230 ~ 520 m.
 - Profundidad: 27.6 ~ 30 m.
 - Paso de portacontenedores de 25,000 TEU
 - Paso de barcos graneleros de 400 mil toneladas
 - Paso de barcos petroleros de 320 mil toneladas.
 - Capacidad: 5100 barcos anuales.

- Tiempo de tránsito por cada barco: 30 horas.
- Se construirán 2 esclusas en el canal que permitirán la operación del canal y el paso de embarcaciones de gran envergadura.

- Puerto Brito tendrá una capacidad anual que llegará a 2.8 millones de toneladas de productos petroleros y 1.95 millones de TEU de contenedores.

- Puerto de Punta Águila tendrá una capacidad anual que llegará 2.8 millones de toneladas de productos petroleros y 2.65 millones de TEU de contenedores.

- El monto total de comercio de exportación e importación, en la Zona de Libre Comercio, al año 2030 llegará a 25,000 millones de USD. Dentro de esa zona se encuentra la Zona de Procesamiento para Exportación, cuyo monto total de comercio llegará a 2,000 millones de USD en ese mismo año.

- El aeropuerto servirá para mejorar la situación de inaccesibilidad de Nicaragua en relación al mundo, reduciendo el tiempo de transporte, atrayendo la inversión y mejorando las negociaciones.

- Las carreteras enlazarán los sub proyectos con la red actual de carreteras y permitirán satisfacer el aumento del volumen de transporte después del desarrollo integral del proyecto (www.confidencial.com.ni, n.d.)

2.2.4 La Geopolítica

Es pertinente en esta fundamentación teórica hacer un necesario abordaje de lo que es la geopolítica; y en ese sentido se puede decir que esta permite entender los sucesos globales que desde una perspectiva geográfica y política, en sus diferentes manifestaciones, afectan del desarrollo del mundo, de una región o de un país.

La geopolítica es una rama importante del saber ya que a través de los estudios que asocian la geografía con la política, permite comprender de manera contextual y amplia, los problemas de tipo político, económico, comercial, militar, cultural, religioso, social, demográfico, ambiental, etc.

Por otro lado para Jorge E. Atencio la “Geopolítica es la ciencia que estudia la influencia de los factores geográficos en la vida y la evolución de los estados, a fin de extraer conclusiones de carácter político”.

De los conceptos de Ratzel, Kjellen y Ritter, teóricos clásicos de geopolítica, se puede sintetizar que la geopolítica es una ciencia política la cual se centra en el estudio del mundo y como parte de este, del Estado - organismo vivo, dinámico e integral - y de los fenómenos geográficos que inciden en él.

La geopolítica tiene una función y esta es, que sirve para orientar la conducción política en base al conocimiento de una determinada situación de carácter igualmente político en base a lo cual se puedan concebir y aplicar las correspondientes estrategias.

De lo antes señalado entonces se puede inferir que la construcción del Canal de Nicaragua es un suceso global que desde punto de vista geopolítico se manifestará de diferentes maneras, las cuales mediante este estudio se tratarán de dilucidar en los términos delimitados en el mismo.

2.2.5 La región sudamericana.

América del Sur o Sur América está conformada por doce países como son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Trinidad y Tobago y Venezuela.

Suramérica en su parte norte está atravesada por la línea ecuatorial, quedando la mayoría de los países en el hemisferio sur, excepto una porción de Ecuador, Brasil y toda Colombia, Trinidad y Tobago, y Venezuela. Su superficie es de 17,8 millones de kilómetros cuadrados que equivalen al 42 % de la superficie de todo el continente americano; su población está en el orden de los 407 millones de habitantes, estimados al año 2014 (saberespactico, 2014), lo que equivaldría al 6% de la población mundial estimada en 7255 millones de habitantes (Population Action International, 2014)

En Suramérica existen algunos bloques de integración regional que se fundamentan en el consenso sobre las políticas comunes atingentes a la región y que abarcan varios ámbitos de su convivir. Algunos de esos bloques de integración, como es el caso de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), han logrado ampliarse de acuerdo a la realidad económica y geopolítica regional. En el caso de otros bloques como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Comunidad del Caribe (CARICOM) o la Alianza Bolivariana para las Americas (ALBA), no han mostrado el mismo avance, sin embargo han alcanzado algunos éxitos parciales. Otros bloques más antiguos, como son la Comunidad Andina de Naciones CAN y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), aparentemente estarían pasando un periodo de decadencia. Pero sea como fuere, aquellos bloques se convierten en espacios que aportan para la construcción de nuevas relaciones que permiten una identidad propia a la región.

En la actualidad en la región suramericana prima un espíritu integracionista reflejado en los proyectos de integración y bloques regionales en donde el factor

político se ve representado en la figura de los presidentes de los diferentes países quienes a su vez llegan a consensos como elemento fundamental de las decisiones.

Cada uno de aquellos instrumentos de integración tiene sus propios objetivos, características y campos sobre los que actúan, sin embargo, todos se encuentran vigentes y a través de ellos se construyen relaciones regionales que hacen de Suramérica una región de unidad, paz, integración y desarrollo.

2.2.6 China, algunos aspectos de interés

Un problema geopolítico de China, es lo económico y se presenta en dos maneras. La primera es que China tiene una economía orientada a la exportación, está en una posición de dependencia de la voluntad y capacidad de otros países para importar sus productos, así como la posibilidad de enviarlos físicamente, y del mismo modo depende de las materias primas que otros países le pueden proveer; así, cualquier dificultad en este flujo tiene una secuela directa sobre la economía China. La razón del por qué otros países compran productos chinos es su precio, por cuanto debido a las diferencias salariales estos son más baratos, por lo que China no estaría dispuesta a perder esa ventaja frente a otras naciones disminuyendo su capacidad de exportación. Así entonces, China se ha convertido en el taller industrial del planeta y, como tal, es totalmente dependiente de todo el mundo en términos de provisión de materias primas y de que le sigan comprando sus productos.

China ha mantenido una estrategia -a largo plazo- de apertura gradual de su economía al comercio internacional y a las inversiones extranjeras directas, lo cual inclusive se vio reflejado en la crisis financiera iniciada en el 2008 donde las políticas fiscales y monetarias, fueron de carácter expansionista, para compensar la baja de la demanda externa y priorizar la demanda interna para impulsar el crecimiento del PIB (Organización Mundial de Comercio, 2010).

2.2.7 La decadencia del vínculo Unión Europea - América latina.

A mediados del siglo pasado Europa miraba a América Latina desde una posición de superioridad, pero dada la actual crisis esa realidad ha cambiado ya que las visiones se están oponiendo debido a que América Latina está en un franco desarrollo mientras que la Unión Europea (UE) está en decadencia. Aquello ha generado que la relación entre ambas regiones se haya ido transformando debido al surgimiento de las economías emergentes.

Bajo ese contexto, ahora América Latina mira más hacia el Asia que a la UE y para esta, la primera no es una prioridad. Por eso, el vínculo más que cambiar está manifiestamente en crisis.

Según Josep Borrell, “Europa mira más hacia el Este y los europeos no son conscientes de que Brasil y México serán dos de las economías más importantes”.

2.2.8 Necesidad de la construcción del Canal de Nicaragua.

La humanidad en la historia del comercio marítimo, nunca ha dejado de buscar rutas más convenientes para acortar la distancia de envío, reducir los costos de transporte, mejorar la eficiencia y la seguridad de la navegación. Como un importante conducto para unir Asia, Europa y África, el Canal de Suez de 193.3 kilómetros de largo es conocido como la garganta de Europa, acortando la distancia de envío por unos 10,000 kilómetros desde Asia a Europa por el Cabo de Buena Esperanza. Conocido como la columna de las Américas, el Canal de Panamá de unos 81.3 kilómetros de largo une el Océano Atlántico y el Pacífico. Este canal permite a los barcos que parten de la Costa Este y la Costa Oeste de América del Norte acortar una distancia de unos 15,000 kilómetros que la ruta anterior por el Cabo de Hornos (hknd-group.com, n.d.)

Esos canales han contribuido al desarrollo y al progreso del comercio mundial a través de su facilitación y promoviendo las relaciones entre los Estados de todo el mundo, sin embargo los citados canales se construyeron hace más de cien años y en

ese tiempo la capacidad y tamaño de los buques, así como las cantidades de productos que se comercian por vía marítima han tenido un crecimiento continuo (hknd-group.com, n.d.)

Según estadísticas de la OMC para el 2012 el valor monetario del comercio a nivel mundial se ubicó en 18.3 trillones de dólares y de ese comercio el que se realiza a través de la vía marítima se ubicó en aproximadamente el 90 % del total del comercio a nivel mundial que equivale a aproximadamente 9 billones de TM (HKND-GROUP, 2013) .

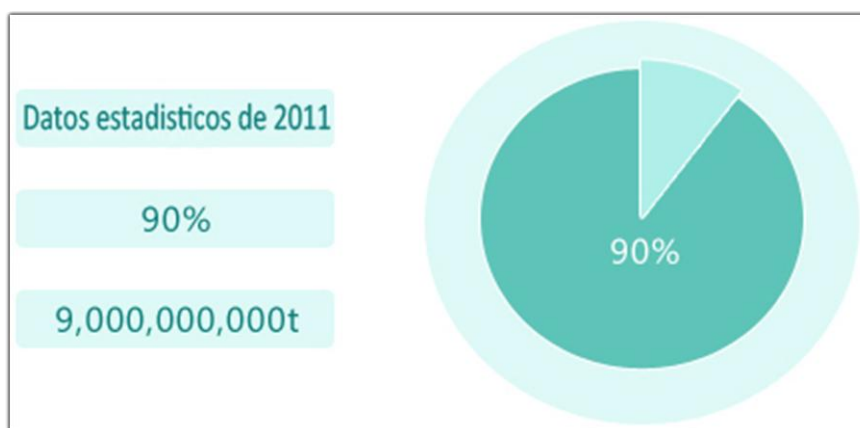


Figura No. 5. Datos estadísticos del comercio marítimo a nivel mundial

Fuente: Hkdn- Group

Las siguientes tendencias sustentan la construcción de un nuevo Canal Interoceánico:

- El comercio marítimo global entre Asia y las Américas, continuará creciendo inclusive en el contexto de un consumo más débil de EE.UU. en comparación con el de los años 90 y 00s (hknd-group.com, n.d.).
- La globalización, los avances tecnológicos y el poder de los nuevos negocios emergentes proporcionarán factores que impulsan a renovar el rápido crecimiento del comercio mundial (hknd-group.com, n.d.).

- Aunque la crisis económica de 2008-2009 y sus consecuencias han provocado una desaceleración del ritmo de crecimiento, se espera que el crecimiento del comercio marítimo rebote después de la adopción de diferentes impulsos (www.ecured.cu, n.d.).
- Se espera que los patrones del comercio mundial continúen cambiando en su estructura, con un crecimiento inclinado a nuevos sectores. En 2012, el comercio mundial alcanzó el valor récord de los 18,3 trillones de dólares, mientras que se espera una recuperación de crecimiento para 2030 y un crecimiento promedio registrado superior al 5%, según la OMC (www.ecured.cu, n.d.).
- Se espera que los mercados emergentes y los comercios Norte - Sur contribuirán más al crecimiento del comercio mundial en el futuro (www.ecured.cu, n.d.).
- Se espera que África y América Latina continúen viendo la aceleración, aunque a veces desigual, el crecimiento, mientras que se espera que en China continúe creciendo su mercado interno. (www.ecured.cu, n.d.).

Los siguientes cuadros estadísticos dan cuenta de lo señalado en los párrafos precedentes:



Figura No. 6. Exportación mundial de mercancías, por valor, en trillones de dólares
Fuente: Organización Mundial de Comercio (WTO)

El transporte marítimo se desempeña como la piedra angular y es la opción principal para la industria global del transporte, con el comercio marítimo históricamente constituyendo el 80% hasta el 90% del volumen del comercio mundial. En 2012, según la UNCTAD (2013), el comercio marítimo mundial se situó en cerca de los 9 billones de toneladas (hknd-group.com, n.d.)

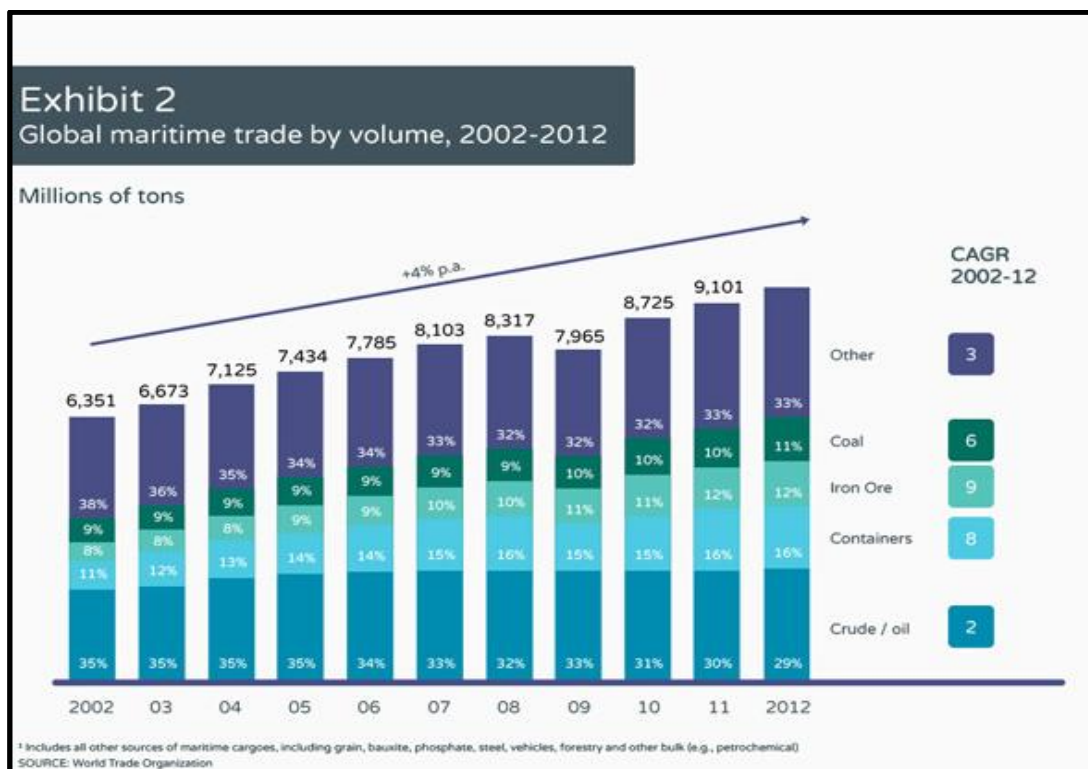


Figura No. 7. Exportación mundial de mercancías, por valor

Fuente: Organización Mundial de Comercio (WTO)

El rápido surgimiento de China como centro de manufactura ha estimulado una expansión significativa del tráfico de contenedores entre los Estados Unidos y Asia, especialmente durante la década de los 00s. Al mismo tiempo, el súper-tamaño de los buques portacontenedores se aceleró. Después de la crisis financiera hubo una aceleración del crecimiento del tamaño de los buques. Esto ha llevado y vendrá a dar lugar a nuevos debates sobre el tamaño máximo de los buques en varios comercios, y su impacto en el canal, puertos, ferrocarriles y otras infraestructuras de equipamiento (hknd-group.com, n.d.).

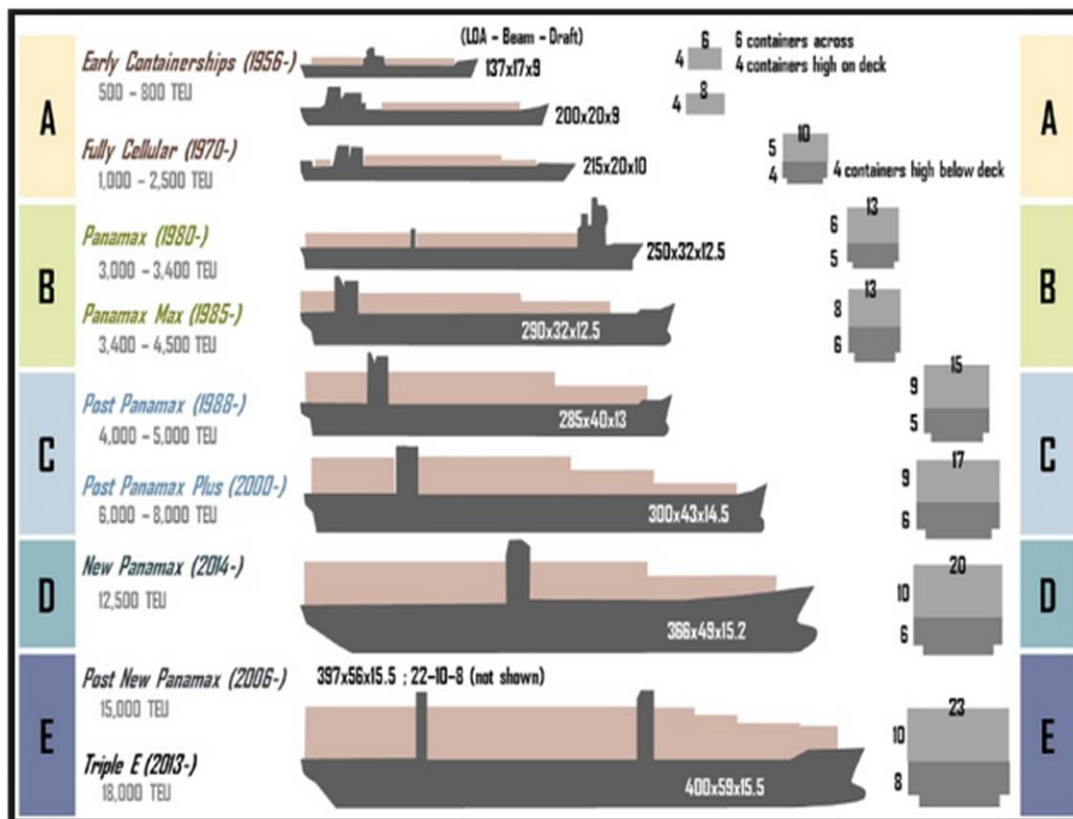


Figura No. 8. Evolución del tamaño de los buques

Fuente: canalessecoscentroamerica.blogspot.com

Debido al empuje de la continua globalización del comercio, y mayor realce del crecimiento en las economías en desarrollo, el volumen internacional de los envíos de contenedores continuará creciendo, aun cuando la tasa del crecimiento esté por debajo de los picos de la industria. Por el contrario, si el crecimiento se desacelera demasiado, mayores reducciones del costo de buque por unidad y mayores tasas de utilización de los buques estarán garantizadas, dejando a los buques más grandes en las rutas troncales y en las importantes rutas comerciales entre el Oriente y Occidente como las más económicamente viables (hknd-group.com, n.d.).

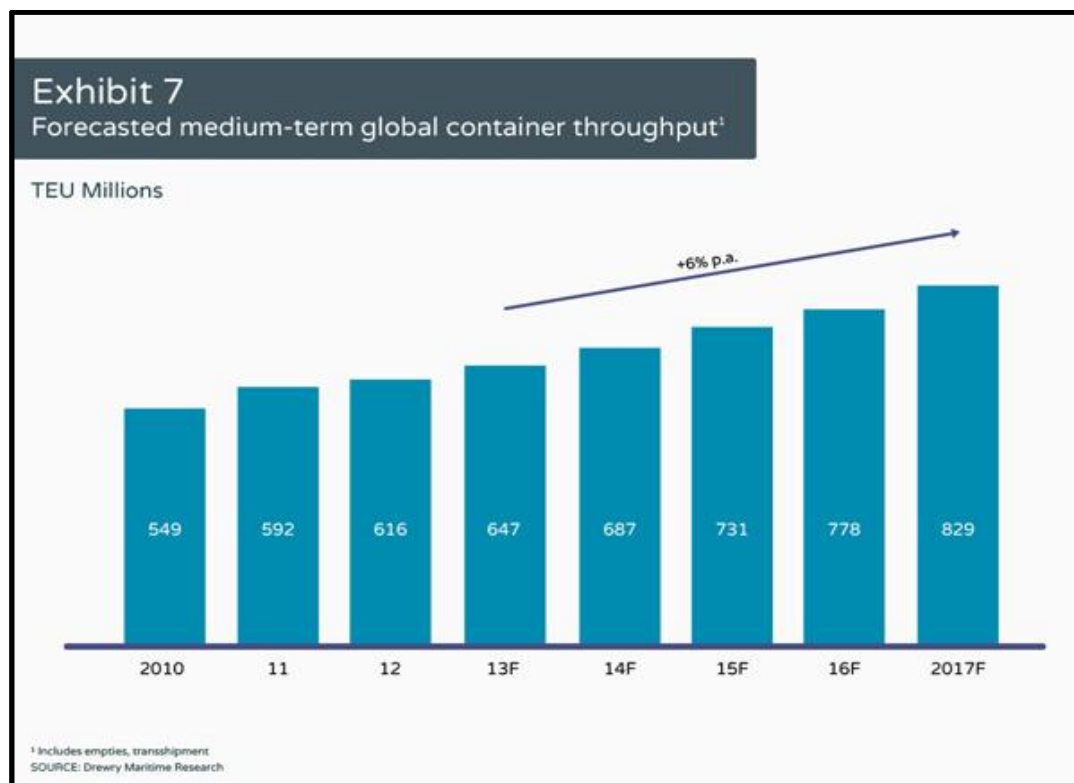


Figura No. 9. Pronóstico a mediano plazo del rendimiento global de contenedores
Fuente: Drewly Maritime Research

Para el año 2030 el valor total de los bienes transportados por el Canal de Nicaragua y el de Panamá combinados superaría los USD 1.4 billones, con lo cual se transformarán en una de las rutas mercantiles más importantes del mundo. Además, el ahorro de combustible logrado gracias al uso de buques más grandes en las rutas mercantiles facilitadas por el Canal de Nicaragua será sustancial. Por ejemplo, para ir de Shanghai a Baltimore, la ruta del Canal de Nicaragua tiene 4,000 kilómetros menos que la del Canal de Suez, y 7,500 kilómetros menos que yendo por el cabo de Buena Esperanza. A precios actuales, para un buque portacontenedores de tamaño promedio, esto representa un ahorro en el viaje (de ida y vuelta) de USD 0,5 y USD 1 millón, respectivamente. Para los buques más grandes, los ahorros serían de USD 110/TEU y USD 327/TEU para las dos rutas alternativas, principalmente a partir de un menor consumo de combustible (hknd-group.com, n.d.).

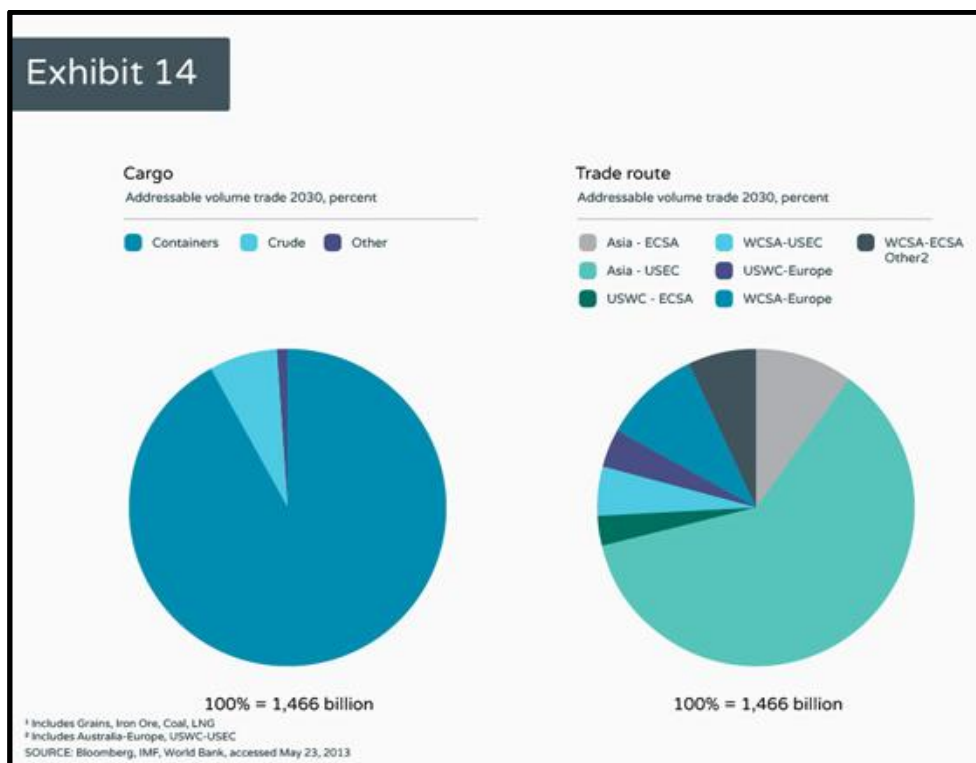


Figura No. 10. Volumen de comercio direccionable, en porcentaje al 2030

Fuente: Bloomberg, IMF, World Bank

Según el perfil del Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua:

Existe la necesidad de un nuevo canal interoceánico acuático en las Américas. Por el Canal de Panamá pasan unos 200 millones de toneladas métricas (TM) anuales o el 2.9% de la carga marítima mundial (estimada en 6,961 millones y 10,529 millones de toneladas métricas (TM) para 2005 y 2019, respectivamente). Con la ampliación proyectada del canal de Panamá, para permitir el paso de buques de tamaño mediano, este podría captar unos 300 millones de TM en 2019 (año estimado de inicio de operaciones del Gran Canal), manteniendo su participación de 2.9% en la carga marítima mundial o aproximadamente un tercio de la demanda potencial estimada de 912 millones de TM, quedando una demanda insatisfecha significativa. Actualmente, buques por encima del tamaño que permite el Canal de Panamá tienen mayores

costos y muchos días más de navegación (hasta US\$2 millones y 36 días adicionales por viaje, según la ruta). Aún más, la construcción de buques cada vez más grandes que aquellos que podrían pasar por Panamá ampliado, requiere de una nueva vía de tránsito eficiente y eficaz entre los dos océanos para servir la demanda. Todo ello haría que ambas vías, Panamá y el nuevo canal, sean básicamente complementarias y no competitivas (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Existen argumentos que, sustentados sobre datos estadísticos, reflejan aspectos que justifican la necesidad de construir esta mega obra. Al respecto se abordarán a continuación algunos argumentos que justificarían dicha necesidad.

2.2.8.1 Evolución del tráfico marítimo mundial.

Para el año 2019 se estima que el tráfico marítimo mundial sea de 10. 529 millones de toneladas métricas (TM) en tanto que para el 2025 el mismo ascenderá a 12.572, concomitante con aquello, el volumen del comercio que se desplazará a nivel mundial por la vía marítima será de alrededor del 85%

Tabla No. 1

Evolución del Tráfico Marítimo Mundial

Año	2019	2025
Tráfico marítimo mundial	10. 529* TM	12.572* TM

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2 Demanda esperada de tráfico marítimo a través del Canal de Nicaragua.

Productos como petróleo crudo, carbón, mineral de hierro, cereales y carga en contenedores son los que mayoritariamente se trasladan por vía marítima y

constituyen cerca del 60% del tráfico mundial por esa vía.

La tabla No. 2 representa la demanda esperada del Proyecto que es de 416 millones de TM y 573 millones de TM para 2019 y 2025, respectivamente, representando el 3.9% y el 4.5% de la carga marítima mundial y aproximadamente el 46% del mercado potencial para esos años (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 2

Demanda esperada de tráfico por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Evolución del tamaño de los buques

Productos	2019	2025
Petróleo	24	33
Carbón	35	51
M. Hierro	40	58
Cereales	47	59
Contenedores	166	229
Otras cargas	104	143
Demanda Esperada	416	573
Total Mundial	10,529	12,572
DE / Total Mundial	3.9%	4.5%

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2.1 Tráfico de petróleo crudo y demanda esperada de ese tráfico por el Canal de Nicaragua.

Las proyecciones sobre el tráfico mundial de petróleo crudo para 2019 y 2025 indican 2,115 y 2,340 millones de TM, respectivamente, sin incluir los derivados del petróleo que representan aproximadamente un 30% del petróleo crudo. Dichas proyecciones se estimaron con una tasa de crecimiento anual de 1.7% de acuerdo con

el World Sea Trade Service. La demanda esperada del Proyecto de 24 y 33 millones de TM para 2019 y 2025, respectivamente, contempla -entre otros- ahorro de tiempo de navegación y apertura de nuevas rutas, (v.g. Norte de Suramérica – Noreste Asiático) (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 3

Tráfico de petróleo crudo y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Año	2019	2025
Tráfico mundial de petróleo	2.115* TM	2.340* TM
Demanda esperada	24* TM	33* TM
Porcentaje	1,13	1,41

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2.2 Tráfico de carbón y demanda esperada de ese tráfico por el Canal de Nicaragua.

El tráfico mundial proyectado de carbón es de aproximadamente 1,380 millones de TM en 2019 y de 1,850 millones de TM en 2025, creciendo a una tasa anual de 5%, según WSTS. De éste, se estima que 55 millones de TM (4% del total) y 74 millones de TM (4% del total) como demanda potencial en 2019 y 2025, respectivamente. La demanda esperada del Proyecto es de 35 millones de TM en 2019 y de 51 millones de TM en 2025. Esto último considera –entre otros- ahorro de tiempo de navegación entre la costa este de EUA-Asia y apertura de nuevas rutas (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 4

Tráfico de carbón y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Año	2019	2025
Tráfico mundial de carbón	1.380* TM	1.850* TM
Demanda esperada	35* TM	51* TM
Porcentaje	2,53	2,75

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2.3 Tráfico de Mineral de Hierro y demanda esperada de ese tráfico por el Canal de Nicaragua.

Las proyecciones indican que el tráfico mundial de mineral de hierro será de aproximadamente 833 millones de TM en 2019 y de 994 millones de TM en 2025, con una tasa de crecimiento anual de 3.0% de acuerdo al WSTS. De éstas, se estima que un mercado esperado de 40 millones de TM para el 2019 y de en 58 millones de TM para el 2025. (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 5

Tráfico de mineral de hierro y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Año	2019	2025
Tráfico de mineral de hierro	833* TM	994* TM
Demanda esperada	40* TM	58* TM
Porcentaje	4,80	5,83

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2.4 Tráfico de Cereales y demanda esperada de ese tráfico por el Canal de Nicaragua.

Las proyecciones de carga de cereales, con tasa de crecimiento anual de 0.9%, indican unos 314 millones de TM para 2019 y de 331 millones de TM para 2025, de las cuales unos 78 millones y 85 millones de TM, respectivamente, representan un mercado potencial del Gran Canal. Esto en el supuesto de usar buques más grandes para aprovechar las economías de escala, ya que actualmente están limitados por las dimensiones del canal de Panamá y por la alternativa por el Cabo de Buena Esperanza que es más costosa. Es de mencionar que, a diferencia de los otros productos, los patrones de oferta y demanda de cereales son a menudo afectados por repentinos cambios en las condiciones climáticas, que resultan en cosechas deficitarias o excedentarias. La demanda esperada del Proyecto es de 47 millones y 59 millones de TM en 2019 y 2025, respectivamente (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 6

Tráfico de cereales y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Año	2019	2025
Tráfico de cereales	314* TM	331* TM
Demanda esperada	47* TM	59* TM
Porcentaje	14,96	17,82

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

2.2.8.2.5 Tráfico de contenedores y demanda esperada de ese tráfico por el Canal de Nicaragua.

El tráfico de contenedores Asia – EUA comprende la rutas Transpacífico y Todo Agua, la primera transitando de Asia a la costa oeste de EUA y viceversa, la segunda transitando de Asia a la costa este de EUA, vía canales de Panamá y de Suez (vía poco usada) (Comisión de trabajo del Gran Canal, 2006).

Tabla No. 7

Tráfico de contenedores y demanda esperada por el Canal de Nicaragua, en millones de TM

Año	2019	2025
Tráfico de contenedores	2.200* TM	3.121* TM
Demanda esperada	166* TM	229* TM
Porcentaje	7,54	7,33

*millones

Fuente: Proyecto del Gran Canal Interoceánico por Nicaragua.

De lo anterior se puede desprender que, debido a que el canal de Panamá fue construido hace aproximadamente un siglo y dado también el crecimiento del tamaño de los buques y su capacidad de carga, aunado al aumento de los volúmenes de productos que se comercian por vía marítima, que constituye aproximadamente el 90% del total del comercio mundial, más las estimaciones sobre los bienes que se transportarían por el canal de Nicaragua transformándolo en una de las rutas mercantiles las importantes del mundo, sugieren que la construcción de este canal estaría plenamente justificada.

2.2.9 El canal Interoceánico de Nicaragua y la situación geopolítica mundial y continental.

Como se conoce Estados Unidos y la China son dos superpotencias hegemónicas con sus propios intereses geopolíticos y geoeconómicos bien definidos y diferenciados, que reflejan una clara competencia en los contextos regionales y

global en donde procuran ganar influencia y mantener su presencia en lugares estratégicos; y en ese contexto, Nicaragua por sus características geográficas reviste una importancia que no puede pasar inadvertida.

No es una novedad que las regiones centro y suramericanas han sido consideradas como el “patio trasero de los Estados Unidos”, lo cual a raíz de que dicho país se interesó en la región de Medio Oriente, ha ido generando espacios de influencia pretendidos por otros países emergentes como la China.

Algunos especialistas geopolíticos señalan que la nueva estrategia de Estados Unidos con los tratados de libre comercio, es una especie de mecanismo de contención frente a la influencia que la China procura tener en la región, lo cual se ve plasmado con inversiones en diferentes sectores como el energético, minero y de infraestructura. Por otro lado, la Alianza del Pacífico tendría como objetivo “el regreso al proceso de reestructuración neoliberal establecido entre los ’70 y los ’90” (www.vocesenelfenix.com, n.d.).

En su acelerado crecimiento económico, China ha generado estrategias que le han permitido un acercamiento con países de la región centro y suramericana. En ese sentido, China ha considerado construir un canal en territorio nicaragüense con grandes obras de infraestructura complementarias como dos aeropuertos internacionales, un oleoducto y una red ferroviaria con una inversión estimada de 40.000 millones de dólares, a cambio de que el canal sea concedido por 50 años con la posibilidad de una prórroga por un tiempo similar (China Railway Siyuan Survey and Desing Group Co., Ltd., 2014).

Al respecto, y desde la perspectiva geopolítica y económica, la construcción del canal de Nicaragua por parte de la empresa China HKND Group, deja entrever la disputa que tiene lugar, en un sector que “se piensa” es de influencia estadounidense; por ello, la relevancia que toma esta obra es sólo comparable con aquella que tuvo el canal de Panamá, el cual cumplió un rol importante en la expansión de los Estados

Unidos de Norteamérica, pero que sin embargo, luego de transcurrido un siglo de su apertura, no estaría satisfaciendo las demandas del transporte marítimo mundial, el cual cuenta con inmensos buques mercantes, razón por la que este canal se está modernizando. Ante esa realidad, la China está buscando una nueva ruta marítima que le permita incrementar el comercio mediante el paso de embarcaciones de gran envergadura, eludiendo además el control que Estados Unidos ejercería sobre el tráfico a través del Canal de Panamá.

La mencionada empresa china, ha obtenido la concesión del canal nicaragüense y el inicio del proyecto se fechó para diciembre del año 2014 (actualidad.rt.com, n.d.). Al respecto existirían intereses de China y Rusia con coincidencias tanto en el ámbito comercial como en el político. Sobre este último país, se conoce que tiene estrechas relaciones comerciales y de cooperación técnico – militar con Nicaragua, a tal punto que este ha permitido la visita de buques de guerra y aviones rusos, así como también la realización de patrullajes en sus aguas territoriales previstos hasta junio de éste año (2015), con la posibilidad de ampliar estos plazos. Esto se debería a que Nicaragua apoyaría la posición Rusa respecto al conflicto que vive Ucrania. Aquello da lugar a que, a raíz de la construcción del Canal de Nicaragua, se genere el desarrollo de una compleja gama de situaciones en el ámbito geopolítico y geoestratégico.

La desvinculación norteamericana respecto de América Latina ha generado que los competidores de EE.UU., ocupen espacios tal como lo afirmará Ilan Berman, vicepresidente del Consejo de Política Exterior de EE.UU., cuando menciona que el "vacío" en la región está siendo llenado por Rusia, Irán y China. "Hay un refrán ruso que dice que el lugar sagrado no permanece vacío por mucho tiempo", dijo Berman. "Esto es en gran medida el regreso a cómo los rusos, en otra época los soviéticos, utilizaban a América Latina" (actualidad.rt.com, n.d.)

Rusia venía haciendo dádivas a Nicaragua dando muestras de “solidaridad” y obsequiándole buses, taxis, entre otras cosas, detrás de lo cual habría un interés más

bien geopolítico. En febrero de 2014 Rusia a través de su ministro de defensa anunció que este país negocia el establecimiento de nuevas bases militares en países como Cuba, Venezuela y Nicaragua, entre otros, los cuales sumarian ocho países, con el propósito de reponer combustible para sus aviones de largo alcance lo que de alguna manera reflejaría aquel interés en términos de una expansión geopolítica.

El presidente del subcomité de Relaciones Exteriores para el Hemisferio Occidental del Congreso norteamericano, Matt Salmon, dijo en una declaración que la Administración del presidente Obama carece de una "visión estratégica" para la región. De aquello, se puede desprender que "la era Monroe ha terminado", según lo afirmara Berman, la cual inicialmente fue diseñada como una advertencia contra la intervención europea en los países latinoamericanos recién independizados y que guio por más de 200 años la política de EE.UU. hacia la región. Así, los EE.UU., según Berman, "dio aviso a los regímenes regionales de que se les permite ganarse el favor de los actores externos y notificó a estos que Estados Unidos ya no competirá con ellos" (actualidad.rt.com, n.d.)

Según el diario ruso Pravda, el ministro de la defensa de ese país habría firmado un acuerdo para dar paso a un procedimiento simplificado que permita a los buques de la armada rusa poder entrar en los puertos de Nicaragua y que Venezuela ofreció sus "puertos amigos" a los barcos rusos estando dispuestos a organizar ejercicios conjuntos con Rusia, incluso con el uso de lanzacohetes múltiples, dando la posibilidad de que las aeronaves de la Fuerza Aérea de Rusia puedan aterrizar algún día, en el corto plazo (www.laprensa.com.ni, 2015).

En la misma publicación, el director del Centro de Expertos de Estudios Públicos y Políticos, Vladimir Yevseyev, hace notar la relevancia que tiene el proyecto del Canal de Nicaragua en las relaciones con Rusia, diciendo:

"A través del territorio de Nicaragua se ha previsto la construcción de un nuevo canal paralelo al Canal de Panamá. En este caso, los buques de la flota rusa podrán

entrar en el Golfo de México, es decir salir del Océano Pacífico para entrar en el Atlántico. Esto es muy importante, porque en este caso, Rusia será capaz de garantizar la llamada disuasión nuclear, debido a que la armada rusa tiene misiles crucero de largo alcance. Si tales buques rusos están desplegados en algún lugar cerca del territorio de Cuba, que será capaz de atacar a Estados Unidos. Esta es nuestra respuesta al despliegue de objetos militares estadounidenses cerca de la frontera rusa. Si Estados Unidos continúa comportándose de la misma manera, probablemente, Rusia hará nuevas medidas para reanudar los trabajos de la instalación militar en Lourdes” (www.laprensa.com.ni, 2015).

A decir de la Comisión del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua (GCIN), uno de los argumentos centrales del canal es su viabilidad y oportunidad ya que existe la necesidad de un canal interoceánico náutico en América, ya que por el Canal de Panamá pasan unos 200 millones de toneladas métricas (TM) anuales que es apenas el 2.9% de la carga marítima mundial (estimada en 6,961 millones y 10,529 millones de toneladas métricas (TM) para 2005 y 2019, respectivamente (Comisión del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, 2006).

Según señala la Revista electrónica do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional:

La ampliación del canal de Panamá, para permitir el paso de buques de tamaño mediano, permitiría al GCIN captar unos 300 millones de TM en 2019 (año estimado de inicio de operaciones del Gran Canal), manteniendo su participación de 2.9% en la carga marítima mundial o aproximadamente un tercio de la demanda potencial estimada de 912 millones de TM, quedando una demanda insatisfecha significativa. Los buques por encima del tamaño que permite el Canal de Panamá tienen mayores costos y muchos días más de navegación, ya que éstos se incrementan hasta 2 millones de dólares y el tiempo se aumenta hasta 36 días adicionales por viaje, según la ruta. La construcción de buques, cada vez más grandes, que aquellos que podrían pasar por Panamá ampliado, requiere de una nueva vía de tránsito eficiente y

eficaz entre los dos océanos para servir a una demanda en aumento y esto derivaría en que ambas vías, el canal de Panamá y el nuevo canal de Nicaragua, sean complementarios y no competitivos. El auge del transporte marítimo derivado de un comercio mundial que crece de forma acelerada, y aunque ha tenido caídas como en el 2009, ha saturado la capacidad del canal de Panamá, aunque este medio ya está a punto de concluir sus ampliaciones, éstas están limitadas como se ve en la siguiente tabla. (Cesar & Stella, 2014, p. 177).

Tabla No. 8

Datos sobre el canal de Panamá, Suez y Nicaragua

Características	Panamá*	Suez	Nicaragua
Canal	13,8 mts.	21 mts.	22
Canal (longitud)	80 km	195 km	286
Buques	120-130,000 dwt**	200,000 dwt.	250,000
Buques (calado)	12,3 mts.	19 mts.	20
Esclusas (largo)	427 mts.	Sin esclusas	466mts.
Esclusas (ancho)	55mts.	300-350 mts.	64

*Ampliado; ** dwt = Tonelaje peso muerto

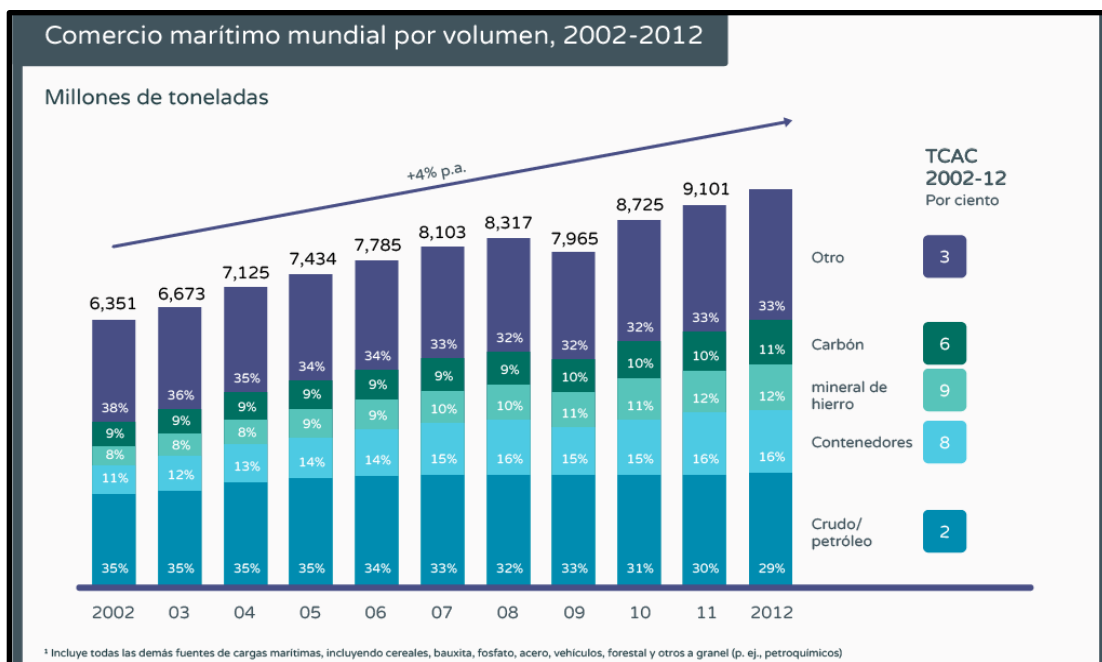
Fuente: Comisión de Trabajo del Gran Canal.

El auge del transporte marítimo derivado de un comercio mundial que crece de forma acelerada, y aunque ha tenido caídas como en el 2009, ha saturado la capacidad del canal de Panamá, aunque este medio ya está a punto de concluir sus ampliaciones, éstas están limitadas como vemos en el cuadro anterior (Cesar & Stella, 2014, p. 177).

El comercio mundial ha crecido entre el 2002 y 2012 en forma gradual pero constante salvo el año de mayor fuerza de la crisis en el 2009, y esta tendencia le garantiza al nuevo canal un mercado cautivo, ya que es la vía más corta de un océano a otro, en momentos en que el Pacífico se ha transformado en el “mare nostrum” del siglo XXI por obra de China y los tigres asiáticos, incluido también Japón (Cesar & Stella, 2014, p. 179).

Tabla No. 9

Comercio marítimo mundial 2002 - 2012



Fuente: Revista electrónica do Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional.

En las últimas cuatro décadas, el tráfico marítimo mundial aumentó a una tasa media de 3% anual pasando de 2,600 millones de toneladas en 1970 a 8,400 en el 2010; en el 2011 la tasa aumentó a un 4% hasta llegar a 8,700 millones de toneladas. Las materias primas siguen dominando la estructura del comercio marítimo. En 2011, la carga transportada en buques tanque representó aproximadamente un tercio del tonelaje global y la otra que es la “carga seca” incluida la que va en contenedores representó el 40%; lo restante, el 28% fueron las cargas a granel. China representó, por sí sola, dos tercios de la importación de mineral de hierro (Cesar & Stella, 2014, p. 179).

El Canal de Nicaragua, como alternativas al Canal de Panamá tiene como factor preponderante, desde el punto de vista geopolítico, la presencia china. Sobre eso, el Laboratorio Europeo de Anticipación Política en su revista MAP compara la estrategia china con la de los Estados Unidos, mencionado lo siguiente: Mientras la

estrategia del ajedrez, juego de conquista típicamente occidental, incita al enfrentamiento frontal, su equivalente oriental, el juego del go, requiere habilidades de rodeo para ahogar al adversario. Esa es la estrategia que China aplica globalmente, y en particular en América Latina, primero invirtiendo masivamente, luego recogiendo apoyo diplomático, y finalmente geoestratégico (www.dossiergeopolitico.com, 2013)

El proyecto de construcción del canal de Nicaragua deja ver las estrategias de inversión de la China y los posibles beneficios que le traería a largo plazo, en términos de reducir los costos del transporte marítimo y por consiguiente la reducción de los costos de extracción de materias primas provenientes de América Latina. Así y desde un enfoque geopolítico y geoestratégico este proyecto representa para China una oportunidad de desarrollar su influencia en la región.

Desde el punto de vista geopolítico, la apertura del canal de Nicaragua permitiría a China tener un puesto de conexión de sus intereses en los dos océanos, Pacífico y Atlántico, lo que le permitiría a su vez contar con líneas de comunicaciones marítimas que faciliten el comercio con la costa Este de América y además poder disponer de una ruta complementaria a sus actuales recorridos de comercio.

De acuerdo con lo que señala el analista internacional Antonio Romea, el Canal de Nicaragua influiría de manera significativa en la correlación de los poderes económicos en la región mencionando que “El hecho crearía una nueva vía de comunicaciones trasatlánticas y beneficiaría a una serie de países, tales como China, Rusia, Irán, Brasil, Japón, Corea del Sur y perjudicaría a EE.UU., que hasta ahora tenía el monopolio de tráfico marítimo en la región” (actualidad.rt.com, n.d.)

El impacto de esta obra será enorme, sin embargo se considera el manejo controlado de los ecosistemas y se prevé la restauración, preservación y desarrollo del medio ambiente. Por otro lado, se prevé un impacto significativo tanto dentro como fuera del país, particularmente en la sociedad civil.

2.2.10 Efectos de la construcción del canal en las relaciones China – Estados Unidos

El canal podría reconfigurar las condiciones de comercio mundial al generar competencia en un ámbito en el que previamente solo existía monopolio, además este hecho generará una tensión sobre el dominio de los intereses estratégicos estadounidenses en la región, particularmente si se considera que Panamá estuvo siempre dentro de la esfera de influencia de ese país; mientras que, Nicaragua cuenta actualmente con un gobierno ideológicamente distante de los Estados Unidos. Si a esto se suma la intervención de China y/o Rusia como inversores en el proyecto, se percibe una afectación directa a aquella esfera y por consiguiente una posible afectación a las relaciones no solo entre EEUU y la China, sino también con Rusia.

El Canal de Nicaragua favorecerá el comercio Este Oeste, facilitará el comercio de la costa Atlántica de América Latina, como en el caso de Brasil y Venezuela. Esto implica el refuerzo de lazos económicos entre América Latina y China, dentro de la estrategia de expansión pacífica de esta. En este sentido, pueden presentarse disputas políticas con el poder americano por lo que existe un riesgo plausible de afectación a las relaciones, no obstante, este canal no será la única razón por la cual tal relación se pueda alterar. Existen otros elementos que se desarrollan en escenarios como Ucrania, donde la relación Rusia – EEUU atravesará tensiones particulares. Con una lógica menos confrontativa en lo militar, pero agresiva en lo comercial, China también disputa directamente los intereses estadounidenses, especialmente si se mira la dimensión de la inversión de este país en Latinoamérica; así, el hecho de que sea China la que lidere la construcción del Canal es un claro síntoma de que tendrá una repercusión directa en el comercio interoceánico, y será en detrimento del Canal de Panamá que se encuentra bajo el área de influencia norteamericana.

La presencia de China en Centroamérica y América Latina, mercados donde ha aumentado su participación en los últimos años, sería parte de una jugada más amplia. "Tendría un acceso estratégico muy cerca de América del Norte, que en este

momento no tiene", dice Heinz Dieterich, investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) de México. "Para China sería un golazo geopolítico frente a Estados Unidos y una respuesta a lo que hace Washington, al trabar alianzas" en la región cercana al país asiático. "Es como un ajedrez", añade. "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" (www.bbc.co.uk, 2013). De lo señalado se desprenden por si solos los efectos que podría tener el canal en la relación China – EEUU

China, y hasta cierto punto su, a veces socio, Rusia, tendrían mayor incidencia en Latinoamérica a raíz de la construcción del canal en Nicaragua. Dado que los Estados Unidos, de cierta forma ha descuidado sus vínculos con la región centro y sudamericana por lo que se podrían generar nuevas interacciones. Además, lo más probable es que en el ámbito económico este nuevo canal este dominado por China y tenga parte Rusia también, lo que generaría algún tipo de competencia con el canal de Panamá.

En ese orden de ideas, China y Rusia estarían empezando un juego geopolítico en torno al nuevo canal de Nicaragua, ya que como alternativa al canal de Panamá podría generar una disputa geopolítica.

Según Piotr Yákovlev, director del moscovita Centro para los Estudios Ibéricos del Instituto de América Latina, varias compañías rusas están negociando con Pekín su participación en este proyecto estratégico, además, los intereses de China y Rusia coinciden tanto en el ámbito comercial como en el político y en sus estrechas relaciones, en los últimos años, en sectores como el comercio y la cooperación técnico militar. Durante la votación en la ONU sobre la crisis ucraniana, Nicaragua se encontraba entre los países que apoyaron la postura rusa. En pocas palabras, alrededor del canal de Nicaragua se está desarrollando un gran juego geopolítico y geoeconómico (actualidad.rt.com, n.d.)

Según el estudio del Departamento de Logística y Estudios Marítimos de la Universidad Politécnica de Hong Kong, cuyos autores son Chi Mei Wong y Tsz Leung Yip, se advierte que pese a los beneficios que pueda acarrear al comercio mundial, el canal puede despertar intereses políticos, haciendo relación a que cuando se construyó el Canal de Suez, Egipto lo bloqueó entre 1967 y 1975 para disuadir a otros países a usar otras rutas propias y lo mismo podría pasar para bloquear que China emerja como potencia económica mundial (www.radiolaprimerisima.com, n.d.). Los citados autores recuerdan que el Canal de Panamá sigue representando los intereses políticos de Estados Unidos. Así “China invertirá en la construcción del Canal por Nicaragua y el gobierno chino mantendrá una buena relación con Nicaragua. A través del Canal de Nicaragua, China va a evaluar y extender su influencia a América del Sur a través de las inversiones extranjeras directas. Por lo tanto, América del Sur va a luchar contra cualquier bloqueo marítimo” (La Gente, 2014).

2.2.11 El canal Interoceánico de Nicaragua y la situación geopolítica regional suramericana; política y comercial

2.2.11.1 China en el contexto del Asia – Pacífico y sus relaciones comerciales con América latina.

El Asia Pacífico, comprende el Océano Pacífico occidental, región que incluye gran parte de Asia del Este, Sudeste de Asia, y Oceanía, Rusia (en el Pacífico norte) y los países de América de la costa este del Océano Pacífico; además, comprende toda Asia y Australia, así como los países insulares del Pacífico. Sin embargo, desde el punto de vista de este estudio interesa la China, sus costas, y su relación con América.



Figura No. 11. Región del Asia - Pacífico

Fuente: www.bing.com/images

En los últimos años el Asia-Pacífico y América Latina han tenido un importante desempeño económico. El gráfico No. 12 indica cómo, América Latina se precipitó a partir de 2003; no obstante, el incremento del PIB nominal en Asia Pacífico ha sido mayor (el triple al de América Latina), lo que denota una asimetría.

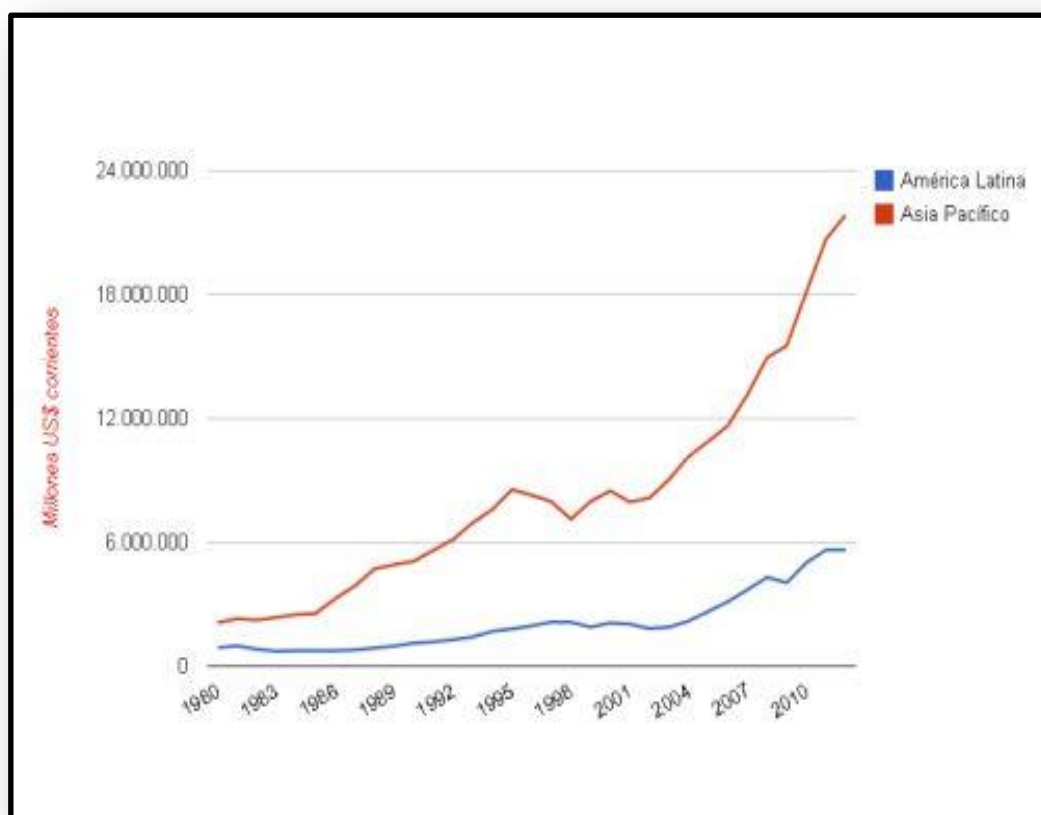


Figura No. 12. Evolución del PIB nominal 1980 – 2010

Fuente: Observatorio América Latina Asia Pacífico

En el comercio exterior relacionado a bienes y servicios, el Asia-Pacífico muestra valores mayores debido a la diferencia de la población entre aquella y América Latina. Así mismo, las tasas de crecimiento del PIB y el nivel de atracción de inversiones, en relación con el comercio de la región de Asia están creciendo muy por encima de la media de América Latina, de modo que los valores no son comparables. Aquello corrobora la asimetría, la cual hace que esta comparación sea importante de tomarla en cuenta en el análisis entre estas regiones.

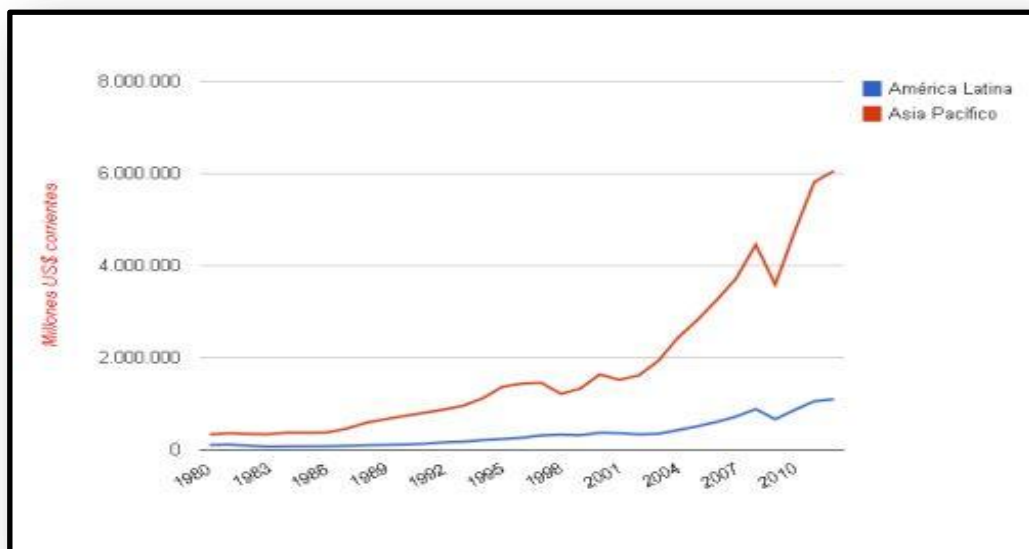


Figura No. 13. Evolución de importaciones – Bienes 1980 – 2010

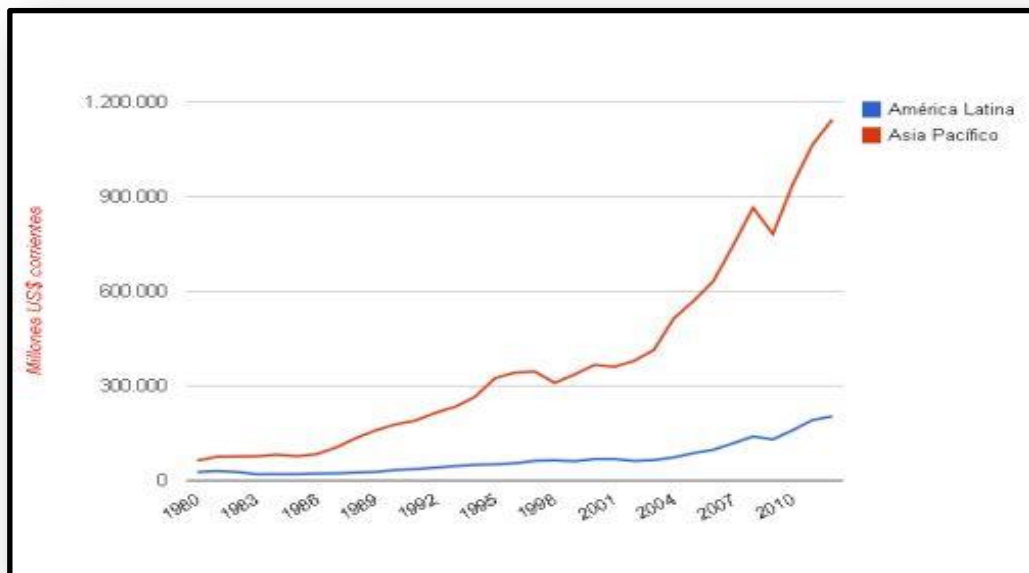


Figura No. 14. Evolución de importaciones – Servicios 1980 – 2010

Fuente: Observatorio América Latina – Asia Pacífico (china-files.com, n.d.)

En cuanto a los principales mercados de América Latina en Asia-Pacífico, la concentración es lo que caracteriza a este factor, ya que tomando en cuenta el promedio de la década 2001 - 2011, China ha concentrado más de 44.2% del total adquirido, seguido por Japón, con 17,5% y la República de Corea, con 9,1%.

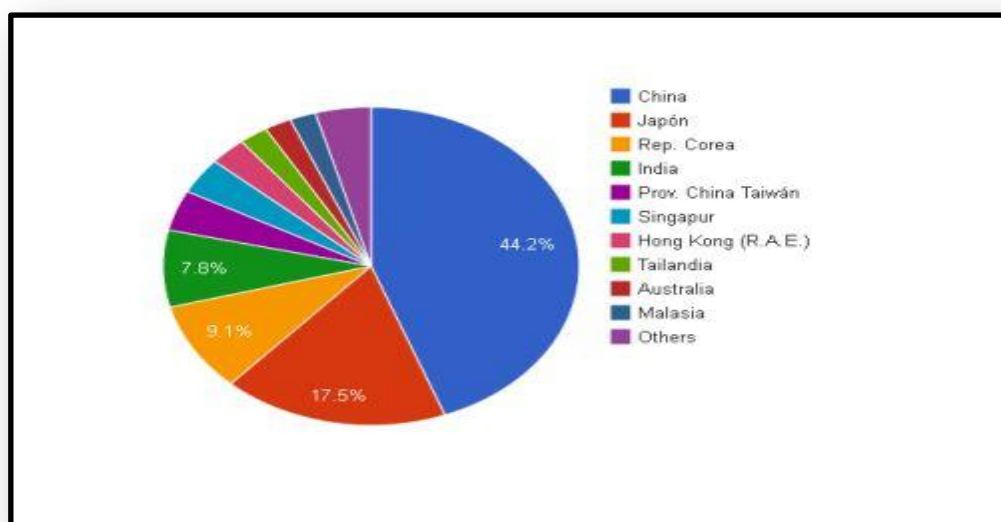


Figura No. 15. Principales mercados de América Latina en Asia Pacífico
2001 – 2011

Fuente: Observatorio América Latina – Asia Pacífico

En el mismo orden de ideas, China concentró gran parte de las ventas de la región asiática en América Latina, seguido de Japón y Corea.

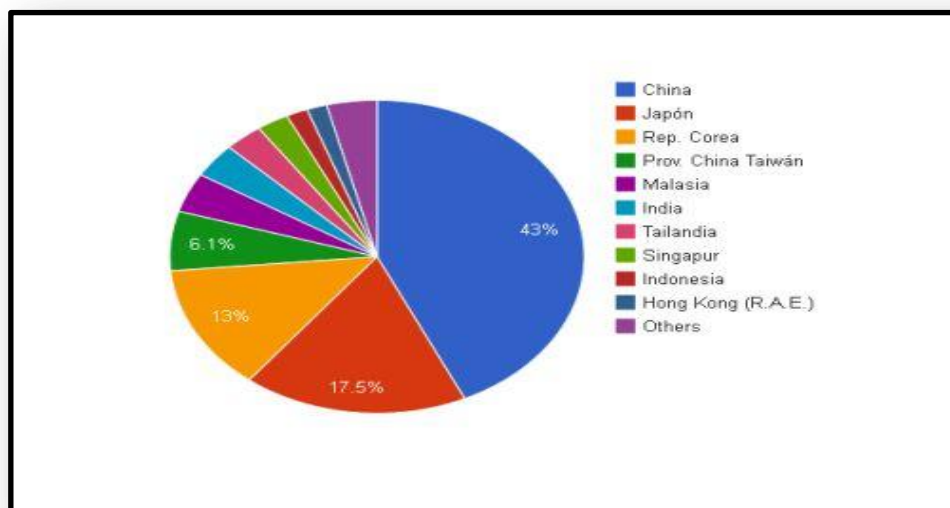


Figura No. 16. Principales proveedores 2001 – 2011

Fuente: Observatorio América Latina – Asia Pacífico

Según la Organización Mundial de Comercio, los países latinoamericanos en su relación comercial con China (en montos), de mayor a menor importancia son: México, Brasil, Venezuela, Argentina, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Panamá, Trinidad y Tobago, Costa Rica, República Dominicana y Uruguay (www.infolatam.com, 2013).



Figura No. 17. Importaciones y exportaciones de mercancías en millones de USD, 2012

Fuente: World Trade Organization (OMC- WTO)

De lo anterior se desprende que China podría pasar a ser el primer socio comercial de varios países latinoamericanos en lugar de Estados Unidos.

Además, existen países que no tienen Tratados de Libre Comercio pero si otro tipo de acuerdos comerciales que les categoriza como de interés prioritario para China; ese el caso de Brasil quien en marzo de 2013 firmó un trascendental acuerdo comercial con la China en la cumbre de BRICS 2013 mediante el que se establecieron intercambios de hasta 30.000 millones de dólares como forma para contrarrestar la crisis financiera internacional e impulsar el comercio. Así mismo, China puede pedir hasta 60.000 millones de reales (24.000 millones de euros) al banco central brasileño, mientras que Brasil puede pedir hasta 190.000 millones de yuanes (24.000 millones de euros) a su homólogo chino (Banco Popular de China) (www.infolatam.com, 2013).

En el año 2011 China ya era el primer país receptor de mercancías de Brasil, considerando que la Unión Europea no es un país; además de que China era el segundo país de procedencia de importaciones después de EE.UU (www.infolatam.com, 2013).

Venezuela y Argentina mantienen también significativas relaciones comerciales con China.

Venezuela han incrementado sus exportaciones petroleras hacia la China, sin embargo estas no constituyen el porcentaje de exportaciones a China más importante, ya que China importa petróleo de Arabia Saudí, Angola e Irán (www.infolatam.com, 2013). Sin embargo y de acuerdo con con estadísticas de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) en 2012, Venezuela ocupó el cuarto lugar como fuente de las importaciones petroleras chinas tras Arabia Saudita, Angola y Rusia, respectivamente.

Las exportaciones Argentinas hacia China son fundamentalmente agropecuarias y además tiene acuerdos para el comercio de determinados productos como cítricos, exportación de harinas, cooperación vitivinícola, y exportación de caballos.

2.2.11.2 La China y el Pacífico sudamericano.

Las importantes transformaciones geopolíticas y geoestratégicas han tenido lugar en los mares y océanos. Bajo esa realidad el ser país ribereño trae consigo ventajas que para el caso particular de la cuenca del Pacífico que concentra más del 55% de la población del mundo, significa compartir la presencia de algunas de las mayores economías del mundo como por ejemplo China y Japón, así como de los mercados emergentes del Asia, zonas de libre comercio, el crecimiento económico de los países del Asia (tigres asiáticos), con los que, gracias al Pacífico, se tiene la facilidad de transporte.

Paulina García de Carrera indica que China ha basado su crecimiento económico a través de la apertura y la reforma política dentro del proceso de la globalización, subrayando que una China abierta y estable necesita un entorno económico internacional igualmente abierto y estable. Para China, América Latina es un mercado muy atractivo por su población que está alrededor de 550 millones de consumidores. El ascenso de China como potencia exportadora y como destino privilegiado de los flujos de inversiones directas coincidió con su aceptación como miembro de la OMC (García, s.f.)

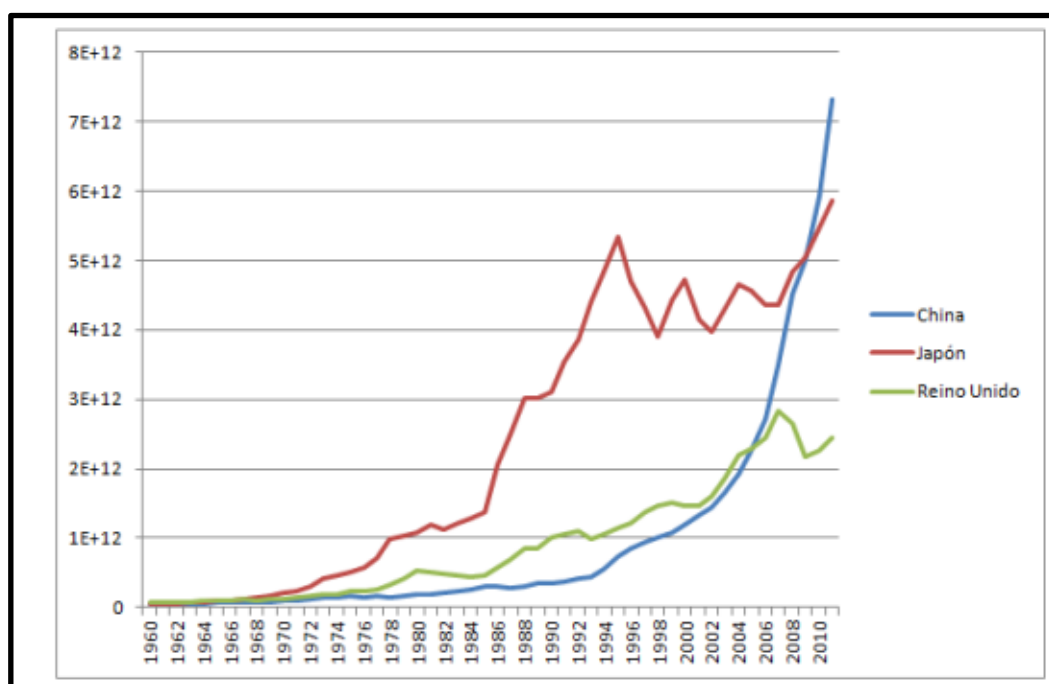


Figura No. 18. PIB de China, Japón y Reino Unido de 1950 a 2010

Fuente: Banco Mundial. www.bancomundial.org

Chile, Colombia, México y Perú instituyeron en abril de 2011 la “Alianza del Pacífico” para “conformar un área de integración en el marco del Arco del Pacífico Latinoamericano, que facilite la integración regional para el crecimiento, desarrollo y competitividad de sus economías”. Además Chile, México y Perú integran el Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), cuyo significado en español es Foro de

Cooperación Económica Asia-Pacífico, logrando un aumento significativo en sus relaciones comerciales, políticas y culturales con el Asia Pacífico, como se aprecia en el siguiente gráfico, para el caso de Chile y México.

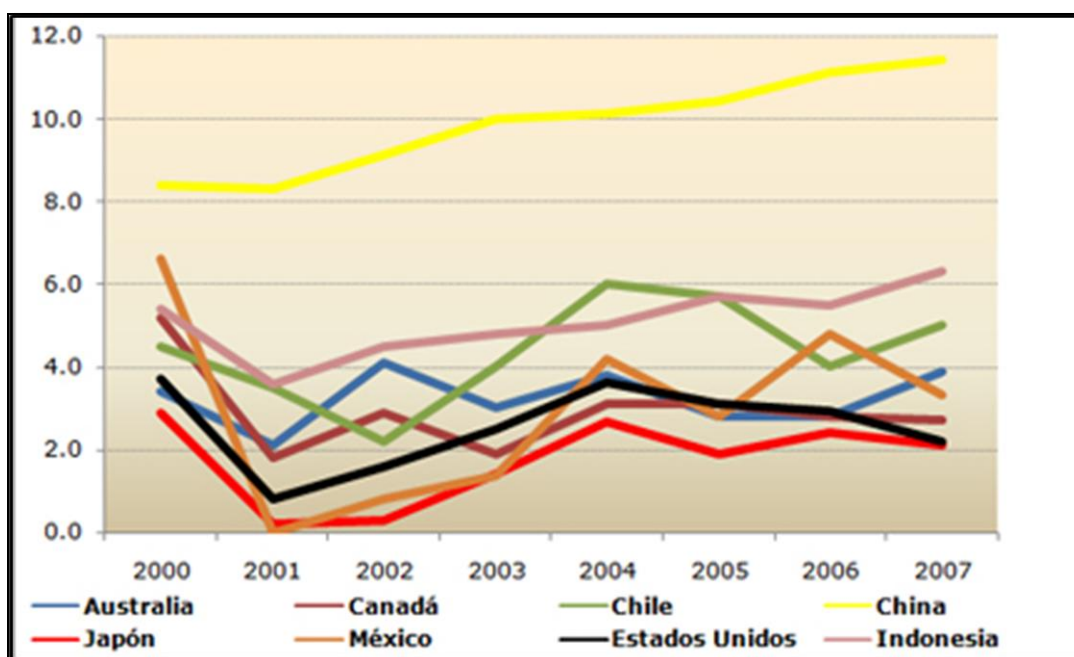


Figura No. 19. Tasas de crecimiento del PIB por miembro de la APEC, 2000-2007

Fuente: Zafranet.com con información de APEC

La estrategia del Arco del Pacífico Latinoamericano, coinciden en una serie de políticas económicas, financieras, de movimiento de personas y capitales, cuya Declaración de la Alianza del Pacífico supone la apertura a la participación de países de la región que participen de las metas propuestas por esta Alianza.

China, de alguna manera, ha sido el generador estratégico para el crecimiento de las economías de América del Sur. La relación exportación- importación Sudamericana propenderá a estar distribuida en entre Norte América, Europa y China.. Esto producirá resultados mixtos que de alguna manera permitirán robustecer a los gobiernos de la región.

Entre los años 2000 y 2009 las cifras señalan que las importaciones chinas de productos primarios y manufacturados, han estado fortaleciendo el comercio de la región; así, en esa década, el comercio de bienes de China con la región ha sido el más intenso, tanto en exportaciones como en importaciones. En el lapso 2005-2009, las tasas de crecimiento de las exportaciones de China hacia América Latina y el Caribe y de sus importaciones alcanzó el 6%, y se prevé que siga ascendiendo.

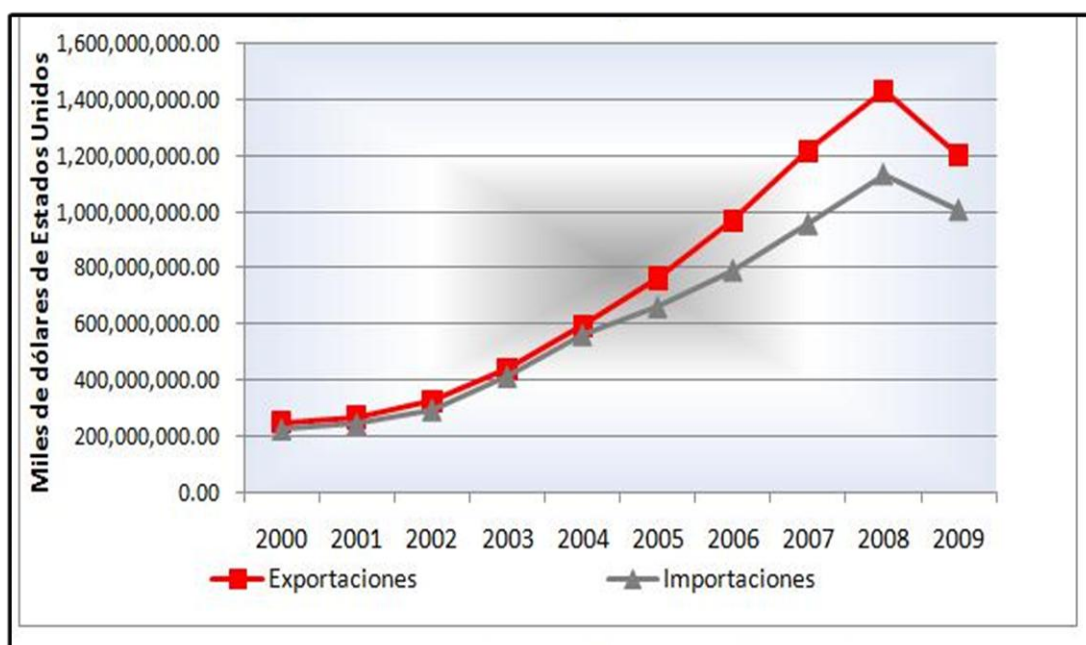


Figura No. 20. Exportaciones e importaciones Chinas

Fuente: Base de datos SENS. Universidad Tsinghua, Beijing. Escuela de Políticas Públicas y Administración.

Según la CEPAL, las perspectivas apuntan a que China para el año 2020, incrementaría de manera importante su posición relativa como destino de las exportaciones regionales Sudamericanas; así, de conservar la demanda actual de productos se supone que China superaría a la Unión Europea en el presente año y se constituiría en el segundo mercado de las exportaciones de la región; en tanto que, en el caso de las importaciones se vaticina un comportamiento parecido y esta tendencia

podría rezagarse en función del dinamismo del comercio bilateral en términos de los acuerdos de asociación de la Unión Europea con Centroamérica, el Caribe, la Comunidad Andina y, eventualmente, el MERCOSUR (CEPAL, 2012).

La significativa importancia de China en el contexto del comercio mundial y el todavía limitado intercambio que América Latina y el Caribe sostiene con ese país, configuran una ampliación de la inserción regional en el mundo.

La presencia china en América Latina y el Caribe se ha esparcido en lo que va del presente siglo, lo que refleja que para China el relacionamiento con la América Latina -como un todo- por medio de alianzas como CELAC y Alianza del Pacífico, excluyendo Estados Unidos y Canadá, es de importancia estratégica.

Por cuanto China tiene vigentes tratados de libre comercio con Perú y Chile, el nivel de relaciones con la Alianza del Pacífico (Chile, Perú, Colombia y México) se ve aventajado. China es el primer socio comercial para Perú y Chile, y el segundo para Colombia, país con lo que China pacta un tratado de libre comercio.

La Alianza del Pacífico es estratégica ya que busca la integración de servicios, capitales, inversiones y movimiento de personas. Constituye un proceso conformado por países con visiones afines respecto del desarrollo y son además promotores del libre comercio como propulsor del crecimiento; representa un 37% del Producto Interno Bruto (PIB) de América Latina y el Caribe, constituyéndose en la Alianza con la octava economía más grande del mundo y la octava potencia exportadora a nivel mundial (Alianza del Pacífico, 2014).

En relación a temas de minería, hidrocarburos y energía, la Alianza del Pacífico brinda la posibilidad de importantes inversiones en un clima económico, democrático y legal estable, lo que le permite configurarse como una plataforma de proyección mundial, con énfasis en la región Asia-Pacífico, considerando a la China como el actor estratégico más importante e influyente a nivel político.

La ligera desaceleración del aumento de las exportaciones regionales a Asia-Pacífico en el año 2013 se explica por la canasta de productos exportados por América Latina y el Caribe (especialmente América del Sur) a China, Corea y el resto de los países asiáticos. Aunque los precios de los principales productos exportados a dicha región (cobre, hierro, estaño, zinc, gas, petróleo y soja) bajaron levemente, el aumento del volumen exportado alcanzó a compensar dicha caída (Observatorio Asia Pacífico - América Latina, 2013).

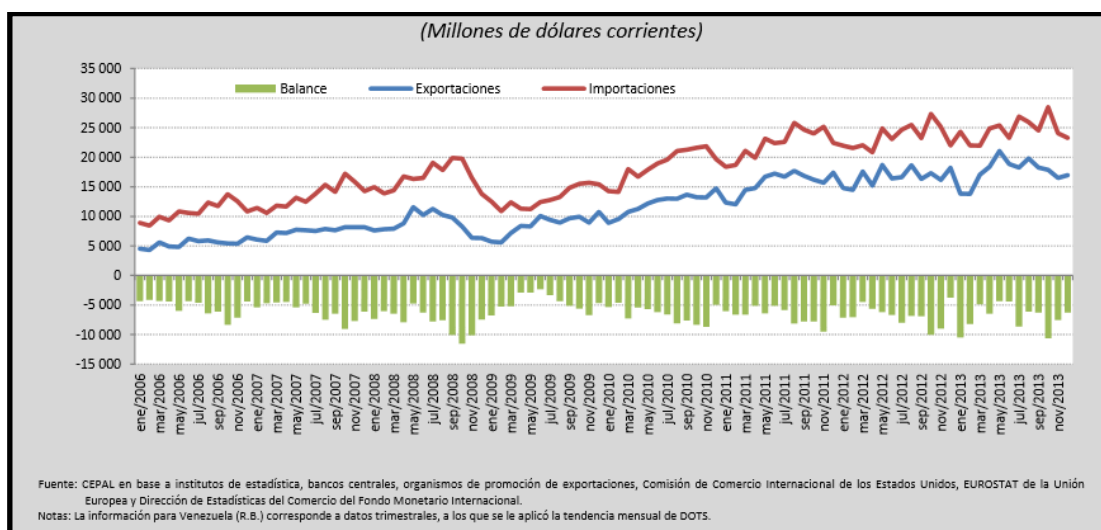


Figura No. 21. América Latina y el Caribe: Evolución del comercio con Asia-Pacífico, 2006 - 2013

Fuente: CEPAL

A pesar de la desaceleración en los dos 2012 y 2013, las exportaciones de América Latina a la China continúan expresando un significativo dinamismo. Se subraya el incremento realizado por Colombia y el sostenimiento de los valores de exportaciones Perú y Chile.

Tabla No. 10

Evolución del comercio de bienes de América Latina con China, por países

	Exportaciones			Importaciones		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Argentina	5 001	6 407	28,1	9 954	11 364	14,2
Bolivia, Estado Plurinacional	311	313	0,6	973	1 145	17,7
Brasil	41 228	46 026	11,6	34 248	37 302	8,9
Chile	18 098	19 090	5,5	13 531	14 762	9,1
Colombia	3 343	5 100	52,6	9 791	10 363	5,8
Costa Rica	331	371	12,1	1 429	1 591	11,4
Ecuador	392	569	45,3	2 811	3 485	24,0
El Salvador	4	5	46,6	604	703	16,5
Guatemala	35	167	382,2	1 170	1 333	13,9
Honduras	114	140	22,8	436	587	34,7
México	5 721	6 467	13,0	56 936	61 321	7,7
Nicaragua	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Paraguay	42	57	36,0	2 979	3 217	8,0
Perú	7 719	7 331	-5,0	7 282	7 921	8,8
Uruguay	796	1 291	62,1	1 662	1 965	18,2
Venezuela, Rep. Bol.	13 068	11 814	-9,6	10 221	7 043	-31,1
América Latina	96 201	105 148	9,3	154 029	164 102	6,5

Fuente: CEPAL en base a institutos de estadística, bancos centrales, organismos de promoción de exportaciones, Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, EUROSTAT de la Unión Europea y Dirección de Estadísticas del Comercio (DOTS) del Fondo Monetario Internacional.

Notas: En el caso de la República Bolivariana de Venezuela son datos trimestrales, a los que se les aplicó la tendencia mensual de DOTS. No se incluye información de Cuba, Panamá y República Dominicana por falta de información estadística oficial para el período de referencia.

Fuente: CEPAL

Tomando en consideración lo abordado en relación a China en el contexto del Asia – Pacífico y el Pacífico sudamericano y las relaciones comerciales de ese país con América latina se puede señalar que la construcción del canal de Nicaragua generará situaciones entre las cuales se podría mencionar por ejemplo la ruptura del monopolio del canal de Panamá y su amparo estadounidense en relación al control sobre la navegación marítima entre el Atlántico y el Pacífico.

Este canal va a dar más fluidez al comercio de los países de la región sudamericana que cuyos procesos políticos y comerciales apuntan a la integración, así como permitirá la expansión comercial de países como Brasil y China.

Por otro lado este canal es el símbolo de la presencia de una potencia en un área de influencia de otra lo que genera importantes cambios en la situación geopolítica regional con claros efectos políticos y comerciales que dan un giro al panorama internacional actual que sumado a los acuerdos de los BRICS en el 2014 configuran una singular expresión regional. Así el Canal de Nicaragua cambiará el equilibrio geopolítico en América Latina fortaleciendo el papel de los BRICS, en particular China y Rusia, en la región estratégicamente crucial. Pero también sería una amenaza para los intereses de EE.UU. porque socavará su dominio en el hemisferio occidental (actualidad.rt.com, n.d.)

El profesor de Ciencias Políticas de la Universidad Complutense de Madrid, Secundino González Marrero, señala que todos los países latinoamericanos se verían beneficiados con el canal nicaragüense. “El tránsito entre mares sigue siendo un negocio atractivo. La presencia de un canal alternativo al de Panamá seguramente estimulará la competencia, la disminución de costos, etc.”. Según el experto, para países como, por ejemplo, Guatemala o México, sería más rentable exportar sus mercancías a China a través de Nicaragua, que a través del canal panameño (actualidad.rt.com, n.d.).

El desempeño económico y comercial entre los países del Asia Pacífico y América Latina se ha incrementado en los últimos años tanto en lo que se refiere a importaciones como a exportaciones; esto se vería sustancialmente mejorado con la construcción del Canal de Nicaragua.

Existe una importante relación comercial entre la mayoría de países sudamericanos con la China y conforme se prevé la construcción del canal de Nicaragua mejorará estas relaciones y de ser así la ese país podría pasar a ser el

primer socio comercial de la región. Varios de los países sudamericanos tienen un interés prioritario para la China, como el Brasil, con el cual los acuerdos configuran un importante flujo de intercambios financieros y un importante impulso del comercio. Bajo ese contexto el Canal de Nicaragua jugará un rol fundamental especialmente cuando se trate de los países de la costa Este sudamericana.

Dado que la región sudamericana con cerca de 550 millones de consumidores se vuelve atractiva para la China, la presencia del Canal de Nicaragua de transformará en un facilitador del flujo de mercancías hacia ese mercado de consumo.

Desde una perspectiva política y económica, la China ha contribuido con el crecimiento económico de la región lo que incide favorablemente de manera directa sobre el aspecto político permitiendo que los gobiernos de alguna manera se vean fortalecidos, así y considerando que las previsiones apuntan a que la China será un destino importante de las exportaciones regionales el Canal de Nicaragua jugará un importante rol en ese crecimiento.

2.2.12 Beneficiarios del Canal de Nicaragua

Nicaragua se vería beneficiada ya que el canal le generaría desarrollo económico, proporcionándole un posicionamiento más fuerte en el ámbito internacional, regional/continental, dándole además una mayor importancia y peso estratégico, además de que le permitiría el desarrollo de su población.

Países como Cuba y otros del Caribe y Centroamérica que estaban distanciados de las principales líneas de comunicaciones marítimas se verían beneficiados al estar próximos a esta nueva línea.

La China por cuanto ganaría influencia y conservaría su presencia en los contextos regionales y globales, poniendo un pie de carácter estratégico considerablemente sólido en América Latina, contiguo a EEUU; y, porque

controlaría grandes rutas marítimas, reduciendo el precio de traslado de materias primas provenientes de Venezuela y Brasil.

Los países latinoamericanos y caribeños también se verían beneficiados por el intercambio comercial con China y otros de la región del Asia Pacífico, además porque con el canal nicaragüense se estimulará la competencia, entre este y el Canal de Panamá, con la consiguiente reducción de costos. Además los países de América Latina como productores de bienes primarios y debido a que la China se ha convertido en el mayor consumidor de materias primas y productos agrícolas, provocando el aumento de precios de diferentes productos como el petróleo y ciertos minerales, se beneficiarán como productores de bienes primarios.

El Lejano Oriente y la costa Este de Suramérica, se beneficiarán por cuanto se creará un corredor de energía para el primero, y a una vía marítima que una a ambas regiones incrementando el intercambio comercial.

Los países del Asia Pacífico se verían beneficiados por cuanto mejoraría de manera significativa el desempeño económico y comercial entre estos y América Latina, especialmente con la China, por lo que este país podría pasar a ser el primer socio comercial de la región.

Los BRICS se beneficiarán ya que su rol se podría ver vigorizado, especialmente por parte de China y Rusia.

Las empresas de navegación marítima comercial se beneficiarán toda vez que ayudaría a abaratar costos en el transporte debido a las distancias más cortas que permiten reducir el tiempo de viaje, el gasto en combustible y permite el acceso a los cargamentos rentables.

De los países sudamericanos Venezuela y Brasil serían beneficiados por cuanto les permitiría trasladar recursos energéticos como petróleo, carbón y productos químicos derivados, al este del continente asiático.

Rusia se vería beneficiado ya que podría aprovechar el canal de Nicaragua para mejorar la movilidad de su flota provista de equipo y armamento de precisión, cuya presencia en el Atlántico, serviría como medida disuasiva frente a EEUU.

2.2.13 Ventajas y desventajas del Canal Interoceánico de Nicaragua para la región suramericana

De lo revisado hasta aquí en relación al tema motivo de estudio, se pueden extraer las siguientes ventajas:

- Estimulará la competencia con el Canal de Panamá y por consiguiente la disminución de costos.
- Mejorará las relaciones comerciales entre la mayoría de países sudamericanos con la China.
- Impulsará el flujo de intercambios financieros y de comercio.
- Jugará un importante rol en ese crecimiento de las exportaciones y por consiguiente del crecimiento económico regional.
- Mejorará de manera significativa el desempeño económico y comercial entre los países del Asia Pacífico y América Latina.
- Generará un mayor comercio con otras regiones, lo que podría ayudar a la competitividad.
- Podrá incrementarse la inversión en la región.
- Acercamiento comercial (y posiblemente en otros ámbitos) con otras potencias.
- Mejorará el desarrollo económico de Nicaragua.
- Le dará a Nicaragua una importancia y peso estratégico regional.
- Obligará a mejorar las condiciones y facilidades del Canal de Panamá.

- Mejorará el desarrollo de Cuba y otros países del Caribe y Centroamérica que estaban distanciados de las principales líneas de comunicaciones marítimas.
- Apertura de una nueva opción geoestratégica regional comercial a través de una ruta importante.
- Concreción de una nueva alternativa de comercio regional fuera de la órbita que ha estado liderada por los Estados Unidos.
- Generará un interesante contrapeso regional a la posición globalizante de los Estados Unidos.
- Más opciones para los intercambios internacionales implicarán menores costos.
- Reducción de la influencia estadounidense sobre la región.
- Se producirá una expansión del comercio en el eje Este-Oeste e incorporará a la Costa Pacífica con la Costa Atlántica. América Latina podría utilizar esta situación para diversificar sus relaciones económicas y comerciales
- Asumirá el 5% del transporte de la totalidad del comercio mundial.
- Ahorrará mucho dinero en el transporte de mercancías entre Asia y Norteamérica, Centroamérica y la costa Este de Sudamérica, así como permitirá una disminución del tiempo de travesía con el consiguiente ahorro integral, nave, combustible y personal de mar.
- Permitirá incrementar el comercio mediante el paso de embarcaciones de gran envergadura.
- Facilitará el intercambio económico y comercial más fluido entre los Estados.
- Facilitará una mayor apertura de los mercados.
- Permitirá la propensión progresiva a los intercambios comerciales en términos de oferta y demanda de productos y servicios.
- Permitirá contar con líneas de comunicaciones marítimas que faciliten el comercio con la costa Este de América.
- Permitirá tener una ruta complementaria a los actuales recorridos de comercio.
- Se constituirá en un nexo entre el Lejano Oriente y la costa Este de Suramérica.
- Dará paso a un corredor de energía para el Lejano Oriente y a una vía marítima que conecte y beneficie a esta región y a la región sudamericana, permitiendo el

incremento comercial entre aquellas, mediante la exportación de productos terminados y semi terminados y la importación de materias primas como minerales, petróleo, etc., respectivamente.

- Permitirá categorizar el tráfico de buques por su clase.
- Permitirá acortar distancias y fomentar las relaciones comerciales entre la China y la región suramericana.
- Al reducir los costos del transporte marítimo, reducirá los costos de extracción de materias primas provenientes de América Latina (para la China).
- Creará una nueva vía de comunicaciones trasatlánticas.
- Dará más fluidez al comercio de los países de la región sudamericana.

En relación a las desventajas se pueden señalar las siguientes:

- Facilitaría el comercio de productos elaborados del Asia, afectando la competitividad regional.
- Facilitaría el comercio de bienes primarios desmotivando la transformación local para la venta de productos que generen un proceso de elaboración.
- Generaría una confrontación con otros bloques de producción o exportación global al incrementarse el nivel competitivo por la facilidad de exportación.
- Incrementaría la suspicacia de intervencionismo regional afectando la cohesión regional y la presencia de acciones de toda índole para garantizar el apoyo político a otros actores extra regionales encabezados por China.
- Generaría una confrontación e incluso alineamientos para el uso y comercio con el canal de Panamá como competidor.
- Sería un motivo de explotación por demandas o apoyo regional por los intereses en juego y las afectaciones, lo que facilitaría que sea explotado para afectar la integración regional.
- En el ejercicio del poder blando, que viene incrementando e implementando China, la influencia de la cultura (algo inevitable desde ya por la globalización) puede tener una connotación negativa.
- Mayor facilidad al crimen transnacional organizado para mover sus negocios.

- Depredación y destrucción del medio ambiente en Nicaragua.
- Posibilidad de que se generen conflictos regionales alrededor de las nuevas opciones geoestratégicas que genera la presencia de China y de Rusia en la región.
- Tensión derivada de la presencia de un actor extra continental de peso en el área de influencia estadounidense.
- Traslado de condiciones de influencia a actores extra regionales.
- Este proyecto tendrá altos costos ecológicos y afectaciones por la expropiación de territorios a las comunidades campesinas e indígenas de Nicaragua.

2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

14 de junio de 2013 la Asamblea Nacional de Nicaragua, aprobó la Ley No. 840, denominada “Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas” (www.ecured.cu, n.d.)

Esta Ley tiene por objeto:

“Aprobar y autorizar a firmar posteriormente el Acuerdo Marco de Concesión e Implementación, Autorizar al Gobierno el cumplimiento y la ejecución de sus obligaciones el otorgamiento a el Concesionario de los derechos que confiere El Gobierno en virtud del Acuerdo Marco de Concesión e Implementación, la definición y establecimiento de las bases y los fundamentos jurídicos necesarios para garantizar el cumplimiento por parte de todas las Entidades del Gobierno de los términos de la presente Ley, incluyendo la creación de la Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua y el otorgamiento de las concesiones para cada Sub Proyecto, como se dispone en la presente Ley” (La Gaceta, 2013).

La ley está conformada por los siguientes artículos:

Art. 2 Descripción del Proyecto

Art. 3 Concesión

Art. 4 Comisión del Proyecto

Art. 5 Objeto de la Comisión

Art. 6 Miembros de la Comisión

Art. 7 Autoridad de El Gran Canal Interoceánico

Art. 8 Facilitación

Art. 9 Presupuesto del Proyecto

Art. 10 Economía

Art. 11 Tarifas

- Art. 12 Procedimiento de Expropiación
- Art. 13 Resolución de Disputas, Daños
- Art. 14 Egresos
- Art. 15 tributación
- Art. 16 Condiciones preexistentes
- Art. 17 Disposiciones de El MCA
- Art. 18 Consideraciones Constitucionales, Marco
- Art. 9 Garantías y Derechos de Subrogación
- Art. 20 Asuntos corporativos y seguros
- Art. 21 Aplicación de la Ley
- Art. 22 Ratificación
- Art. 23 Modificaciones de la presente Ley
- Art. 24 Modificaciones y Derogaciones
- Art. 25 Vigencia y publicación

Sobre esta ley han existido varios pronunciamientos de diferentes sectores y colectivos nicaragüenses que, entre otros, han esgrimido los siguientes argumentos de inconstitucionalidad de la ley:

- Violación al principio de independencia, soberanía y autodeterminación como derechos irrenunciables del pueblo.
- Oposición a toda forma de dominación, explotación, Indivisibilidad del Estado, Jurisdicción y derechos de Nicaragua.
- Violación del principio de democracia participativa del pueblo.
- Derecho a la Propiedad Privada, prohibición de la confiscación, derechos de las comunidades de la Costa Atlántica.
- Violación de los artículos constitucionales que protegen y cautelan los recursos naturales como patrimonio de los nicaragüenses.
- Nulo ingreso en concepto de impuestos.

- Violación de la Supremacía de la Constitución Política, se arroga funciones de la Asamblea Nacional, calendariza reforma a la Constitución (www.lajornadanet.com, 2013):

Pese a lo anterior, la Corte Suprema de Justicia de Nicaragua mediante Sentencia No. 30, desestima y sentencia no a lugar la demanda de inconstitucionalidad presentada.

El 10 de febrero de 2014 el Diario Oficial de Nicaragua denominado La Gaceta publicó la Ley No. 854 que contiene la reforma parcial de la Constitución de Nicaragua. Una de esas reformas se relaciona a la construcción de un canal interoceánico a fin de que dicho proyecto tenga la correspondiente cobertura jurídica del marco legal en la materia y a los compromisos con el concesionario, establecidos anteriormente a lo largo del año 2013. En este sentido, el nuevo artículo 102, que autoriza al Estado para celebrar contrato u otorgar concesión para la construcción de un canal interoceánico, combinado con la eliminación en el artículo 60 de la obligación del Estado de preservar el medio ambiente, facilitaría la interpretación de que los daños ambientales que pueda ocasionar la construcción del canal interoceánico no necesariamente significarían una contravención constitucional. (Revista catalana de dret públic (blocs.gencat.cat/blocs/AppPHP) , 2014)

El referido artículo señala lo siguiente

“Artículo 102 Los recursos naturales son patrimonio nacional. La preservación del ambiente y la conservación, desarrollo y explotación racional de los recursos naturales corresponden al Estado; éste podrá celebrar contratos de explotación racional de estos recursos, cuando el interés nacional lo requiera, bajo procesos transparentes y públicos.

Dada la ventajosa posición geográfica del país, a través de Ley, el Estado podrá celebrar contrato u otorgar concesión para la construcción y explotación racional de

un canal interoceánico, las cuales deberán considerar cuando se trate de inversión con empresas extranjeras, la conformación de consorcios con empresas nacionales para promover el empleo. Las leyes de la materia para su aprobación, reforma, o derogación, requerirán el voto del sesenta por ciento del total de Diputados de la Asamblea Nacional de Nicaragua” (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2014).

2.4 MARCO CONCEPTUAL

Canal Interoceánico

“Porción de mar relativamente larga y estrecha, que separa dos islas o continentes poniendo en comunicación dos mares, natural o artificialmente (Definiciones-de.com, 2010).

Cauce artificial que, mediante esclusas, permite a las embarcaciones salvar las diferencias de nivel” (Definiciones-de.com, 2010).

Nicaragua

Este país se define como un Estado de América Central. Limita con Honduras, Costa Rica, el mar Caribe y el océano Pacífico. Su superficie es de 131 770 km² con un total de 5’800.000 h. La capital es Managua. La moneda y el idioma oficiales son, respectivamente, el córdoba oro y el español. La religión mayoritaria es el catolicismo. El territorio comprende el eje volcánico del Pacífico, el escudo Central y la llanura del Caribe [...]. Cuenta con el lago más extenso de América Central, el Nicaragua, de 8 264 km² (es.thefreedictionary.com, n.d.).

Situación

Se entiende como “la disposición o al estado en el cual se encuentra algo o alguien”. “Conjunto de realidades o de circunstancias que se producen en un momento determinado y que determinan la existencia de las cosas y de las personas” (www.definicionabc.com, 2014)

Mundial

“Pertenciente o relativo a todo el mundo” (Academia Española de la Lengua, 2014).

Continental

“Perteneiente o relativo a los países de un continente” (Academia Española de la Lengua, 2014).

Regional

“Perteneiente o relativo a una región” (Academia Española de la Lengua, 2014).

Situación política

Es el conjunto de elementos políticamente interrelacionados dentro de un contexto

Situación comercial

Es el conjunto de elementos comercialmente interrelacionados dentro de un contexto

Ventajas

“Una ventaja es una superioridad o una mejoría de algo o alguien respecto de otra cosa o persona. Puede definirse como una condición favorable que algo o alguien tiene” (www.definicionabc.com, 2014)

Desventajas

Característica que hace que una persona, cosa o situación sea peor que otra con la que se compara. (thefreedictionary, 2014)

CAPÍTULO 3

3. METODOLOGÍA

La presente investigación se realizó considerando de manera sistémica sus componentes estructurales: enfoque, tipo, diseño, fuentes, técnicas e instrumentos para la recopilación de datos, métodos y técnicas de análisis e interpretación de los datos.

3.1 PROCEDIMIENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

A continuación se explica la forma como se llevó a cabo la investigación.

El proceso inició con la búsqueda de información, recolección de datos, su análisis y finalmente su interpretación, sobre la base de las fuentes de información utilizadas (catarina.udlap.mx, n.d.).

Las etapas del proceso investigativo comprendieron lo siguiente:

- Determinación del tipo de investigación a realizar.
- Determinación de las fuentes de datos a recolectar.
- Determinación del diseño de la investigación.
- Recolección de los datos obtenidos.
- Interpretación de la información recolectada.
- Extracción de conclusiones y recomendaciones

3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación es establecer una estrategia investigativa y esta a su vez radica en describir el camino y los medios o recursos con que se ha de llegar al

logro de los objetivos trazados en la investigación. Así entonces y bajo esa premisa, para la presente investigación se optó por un diseño de enfoque cualitativo, observacional y por tanto no experimental, caracterizado porque el hecho estudiado es observado y analizado sin intervenirlo, además, en función de la temporalidad el estudio fue transeccional.

3.3 TIPO DE INVESTIGACIÓN

Para el presente trabajo se analizó el tipo de investigación a aplicar en base a las necesidades del mismo; así y en una primera instancia se recurrió a la investigación exploratoria que “es el diseño de investigación que tiene como objeto primario facilitar una mayor penetración y comprensión del problema que enfrenta el investigador” (catarina.udlap.mx, 2004)

Del mismo modo la investigación descriptiva “es el tipo de investigación concluyente que tiene como objetivo principal la descripción de algo, generalmente las características o funciones del problema en cuestión” (catarina.udlap.mx, 2004)

En ese orden de ideas la investigación entonces inició como exploratoria y terminó como descriptiva lo cual se fundamenta en lo que se explica a continuación:

El tema de estudio, es decir, determinar cómo el Canal Interoceánico de Nicaragua influirá en la geopolítica regional suramericana en los aspectos político y comercial; y qué ventajas traerá; si bien, es un tema de actualidad, también es cierto que es una cuestión de la cual no se tiene mayores antecedentes, ni se ha abordado antes desde la perspectiva específica antedicha. Si bien, existe información al respecto, está es tan amplia como ambigua y no trata con certitud el tema investigado. Por otro lado, existen documentos informativos que si bien se refieren al tema sólo constituyen puntos de vista desde la perspectiva de quienes los escriben. El hecho de que la construcción del Canal sea un evento que se enmarca dentro del contexto político, hace que existan tantos postulados teóricos, cuantos autores

escriban al respecto; aquello, deriva en que exista ambigüedad sobre la cuestión estudiada, por ello inicialmente se requirió aclarar y discernir la información en función del logro de los objetivos que se plantearon con la investigación.

Dicho lo anterior, el estudio exploratorio, nos permitió entrar en un contacto inicial con el tema, sobre la base de lo cual se obtuvo la información necesaria y pertinente que dio paso a la profundización de la investigación.

Posteriormente se realizó una investigación descriptiva que permitió efectivamente describir la influencia geopolítica regional del Canal de Nicaragua, considerando factores que fueron analizados de manera independiente; por lo tanto, el propósito de la presente investigación fue representar el hecho motivo de la investigación, en función de llegar efectivamente a obtener un panorama lo más acercado posible.

Por el objetivo, el presente estudio tuvo el carácter de una investigación aplicada toda vez que se han empleado los conocimientos adquiridos en las clases de especialista en Estudios Estratégicos de la Defensa. Por el lugar, corresponde a una investigación de laboratorio; en tanto que, por su naturaleza es documental ya que su origen directo y principal son fuentes documentales.

3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

La población son los expertos a los que se encuestó y la muestra fue intencional, no aleatoria, debido al reducido número de especialistas que dominan la temática. Esta muestra estuvo conformada por un selecto grupo de profesionales con el perfil idóneo para dar respuesta a las preguntas planteadas, de modo que su aporte sea una contribución efectiva a la investigación.

Entre los encuestados tenemos a:

- Docentes de institutos de perfeccionamiento de las Fuerzas Armadas del Ecuador.
- Profesionales de cuarto nivel con profundos conocimientos en ciencias políticas, relaciones internacionales y sociología.
- Analistas estratégicos nacionales y extranjeros.
- Expertos en estudios estratégicos.
- Expertos en geopolítica y geoestrategia.
- Oficiales de alta graduación de las FF.AA. del Ecuador.
- Expertos en temas de seguridad y defensa.

3.5 FUENTES, TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

3.5.1 Fuentes

Para la presente investigación se utilizaron tanto fuentes personales como documentales.

En el primer caso: registros de grabaciones y encuestas a expertos que aportaron con hallazgos experienciales y teóricos a la investigación.

En el caso de fuentes documentales se consultaron informes, libros, reportes, publicaciones, declaraciones, revistas, artículos, planes, leyes, trabajos investigativos, estudios, documentos institucionales; y, otras fuentes que fueron apareciendo durante el desarrollo de la investigación y que constan en las referencias bibliográficas y bibliografía.

3.5.2 Técnicas e instrumentos

3.5.2.1 Técnicas

- Encuesta

Orientadas a obtener información significativa que aporte a la comprensión del hecho investigado.

- Análisis de contenido

Para general datos que sean objetivos, explicativos del hecho estudiado y que faciliten una visión objetiva del mismo.

3.5.2.2 Instrumentos

- Cuestionario de preguntas cerradas y abiertas (Anexo “A”)
- Matrices que permiten registrar abstraer e interpretar los contenidos (latentes, mensajes subyacentes, interpretación del sentido de la palabra)

3.6 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE INFORMACIÓN RECOLECTADA

Para el análisis e interpretación de la información recolectada se empleó el Razonamiento Lógico, el cual a partir de un conjunto de premisas fundamentadas infiere conclusiones.

El análisis se fundamentó en 3 matrices las cuales se explican a continuación.

Matriz Resumen de Contenidos: la cual recogió por cada pregunta y por cada encuestado los criterios emitidos por los expertos. (Anexo “B”)

Matriz de Análisis de Contenidos: sobre la base de la matriz anterior se analizó e identificó, por cada pregunta y por cada encuestado, los hallazgos experienciales, teóricos y los aspectos más relevantes aportados por ellos. (Anexo “C”)

Matriz de Análisis de Transversal : Una vez hecha la abstracción de los aspectos más relevantes, se transversalizó las respuestas, es decir ya no se analizó las preguntas por cada encuestado, sino que, de las respuestas de estos a una misma pregunta se extrajo los datos más importantes y más atinentes a fin de obtener la información que permita contestarla, para posteriormente y sobre esa base abstraer información que contribuya a dar respuesta a las preguntas de investigación y por consiguiente a alcanzar los objetivos de la misma. (Anexo “D”)

CAPÍTULO 4

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

Para concluir es necesario dar respuesta a las preguntas de investigación que se han planteado en relación al tema estudiado; de ahí que, a continuación se responden las mismas, de la siguiente manera:

En relación a la primera pregunta que se refiere a la necesidad de construir el Canal de Nicaragua, se puede concluir que:

Los pasos geográficos, considerados como ejes de comercio a escala global, tienen una importancia de carácter geopolítico por las consideraciones económicas, políticas y de seguridad que en espacios geográficos claves generan un nodo crítico para el comercio y por ende tienen importancia geopolítica global.

Debido a que el canal de Panamá fue construido hace aproximadamente un siglo y dado el crecimiento del tamaño de los buques y su capacidad de carga, aunado al aumento de los volúmenes de productos que se comercian por vía marítima, que constituye aproximadamente el 90% del total del comercio mundial, más las estimaciones sobre los bienes que se transportarían por el canal de Nicaragua transformándolo en una de las rutas mercantiles las importantes del mundo, sugieren que la construcción de este canal estaría plenamente justificada, aun considerando los trabajos de ampliación del canal de Panamá, lo que evidencia la necesidad de una vía marítima bioceánica con mayor capacidad.

Respondiendo a la segunda pregunta que hace relación a cómo el Canal de Nicaragua influirá en la situación geopolítica mundial y continental, se puede concluir que:

China tiene la mayor población del mundo y por lo tanto la necesidad de una economía que dé soporte a esta población, para ello ha experimentado un desarrollo

sostenido y una transición en la estructura de su economía la cual se orienta a la exportación y por lo tanto a una posición de dependencia de la voluntad y la capacidad de otros países para importar sus bienes.

Los cambios estructurales en la economía China han generado necesidades en términos de que la industria y los servicios tienen mayor importancia, lo que le ha estimulado para relacionarse con países con potencial en materias primas.

El período de oportunidad estratégica fue definido por los líderes chinos para los dos primeros decenios del siglo XXI para la expansión de su poder nacional, sostenimiento del crecimiento económico y el desarrollo, y mantenimiento de estatus como gran potencia.

China líder de la región Asia-Pacífico, “despertó” incorporándose al escenario mundial y ha pasado a ser parte fundamental de las relaciones económicas y geopolíticas, de lo cual se deriva inevitablemente la fuerte relevancia del área Asia Pacífico, pues se han reforzado las relaciones económicas a través del océano; Asia Pacífico, es actualmente la región económica más activa del mundo, que está promoviendo un nuevo modelo de crecimiento acelerado.

Geopolíticamente China será un determinante fundamental en el futuro para la construcción de nuevos polos de poder o de nuevos regímenes y foros multilaterales.

La alianza estratégica entre la Unión Europea (UE) y América latina no existe porque ha faltado voluntad política de ambas partes por desarrollar tanto la alianza como la estrategia, en ese sentido y dada la actual crisis, las visiones se están oponiendo debido a que América Latina está en un franco desarrollo mientras que la UE está en decadencia. América Latina mira más hacia el Asia que a la UE, y para esta, la primera no es una prioridad; por eso, el vínculo más que cambiar está manifiestamente en crisis.

América Latina comenzó a enfrentar colectivamente posiciones geopolíticas estadounidenses que datan de muchas décadas: la exclusión de Cuba de los foros

interamericanos, su bloqueo y sobre todo el replanteo de la guerra contra la droga, pilar del intervencionismo americano en América Latina desde hace más cuatro décadas

La disposición geopolítica de los países del pacífico sudamericano, es alcanzar su desarrollo a través del crecimiento del comercio exterior de manera diversificada y sostenida.

La apertura del canal de Nicaragua, en términos geopolíticos, permitiría a China tener un puesto de conexión de sus intereses entre los dos océanos, Pacífico y Atlántico, lo que le permitiría contar con una ruta complementaria a sus actuales recorridos de comercio.

La construcción del canal de Nicaragua generará la ruptura del monopolio del canal de Panamá y su amparo estadounidense en relación al control sobre la navegación marítima entre el Atlántico y el Pacífico, dejando a ese canal en un segundo plano.

Este canal va a dar más fluidez al comercio de los países de la región sudamericana y se convertirá en el símbolo de la presencia China en la región generando importantes cambios en la situación geopolítica.

América Latina es una región importante cuyo equilibrio geopolítico se podría ver cambiado debido a que el rol de los BRICS se podría ver vigorizado, especialmente por parte de China y Rusia, lo que deriva en la afectación de los intereses norteamericanos en la región.

Los acercamientos entre Rusia y Nicaragua en temas relacionados a la Defensa tendrían su origen en que Nicaragua apoyaría la posición Rusa respecto a Ucrania. Aquello da lugar a que, a raíz de la construcción del Canal de Nicaragua, tenga lugar el desarrollo de una compleja gama de situaciones en el ámbito geopolítico y geoestratégico.

Respondiendo a la tercera pregunta que se refiere a los posibles efectos de la construcción del Canal de Nicaragua en las relaciones entre China y Estados Unidos, se puede concluir que:

Existen interpretaciones que prescriben hacia dónde va el mundo, la primera hace relación al ascenso de un mundo multipolar y una redefinición del multilateralismo; la segunda, a la creciente interdependencia y complementariedad entre EEUU y China; y, finalmente a un conflicto internacional entre EEUU y China del cual saldrá un hegemon.

En el 2013, varios países centroamericanos e incluso sudamericanos han considerado la construcción de cinco proyectos de canal interoceánico, marítimo o terrestre, lo cual se constituye en un tema relativamente nuevo en la geopolítica regional, lo que refleja que ya no existe un riguroso control en la zona de mayor influencia de Estados Unidos.

El canal podría reconfigurar las condiciones de comercio mundial al generar competencia en un ámbito en el que previamente solo existía monopolio, además este hecho generará una tensión sobre el dominio de los intereses estratégicos estadounidenses en la región.

La China en el contexto del Asia Pacífico y por sus relaciones comerciales con América latina podría pasar a ser el primer socio comercial de varios países latinoamericanos en lugar de Estados Unidos.

Respondiendo a la cuarta pregunta que se refiere a cómo el Canal de Nicaragua influirá en la situación geopolítica regional suramericana, particularmente en la situación política y comercial se puede concluir que:

Según el Fondo Monetario Internacional los cambios políticos, sociales y económicos han dado paso a una China con objetivos diferentes y han impulsado que su intervención en el PIB mundial y en el comercio aumente en los últimos años, lo que ha permitido convertirse en una la segunda economía más fuerte.

El intercambio comercial de países latinoamericanos y caribeños con China ha sido cada vez más fluido y activo por lo que se ha convertido en uno de los socios comerciales más importantes para algunos de ellos. La complementariedad económica es uno de los aspectos que plantea la China para seguir fortaleciendo los lazos comerciales y de inversión con América Latina.

La crisis mundial está afectando a las vulnerables economías centroamericanas y optar por los servicios puede ser una opción válida para éstas.

El Canal de Nicaragua jugará un rol fundamental especialmente cuando se trate de los países de la costa Este sudamericana y se transformará en un facilitador del flujo de mercancías hacia los mercados de consumo; además jugará un importante rol en el crecimiento de las exportaciones regionales.

El canal se convertiría en el nexo entre el Lejano Oriente y la costa Este de Suramérica, dando paso a un corredor de energía para el Lejano Oriente y a una vía marítima que beneficie a ambas regiones ya que se incrementaría el intercambio comercial; de los unos, a través de la exportación de materias primas como minerales, petróleo, etc.; y de los otros, a través de la exportación de productos terminados y semi terminados.

El ascenso del Asia Pacífico en el comercio mundial y especialmente en América Latina admite vislumbrar nuevas maneras en donde los proyectos regionales para América Latina pueden significar nuevas formas de inserción comercial internacional.

La Alianza del Pacífico compuesta por México, Colombia, Perú y Chile corresponde a un 37% del Producto Interno Bruto (PIB) de América Latina y el Caribe, conformando así la Alianza en la octava economía más grande del mundo. En 2013, la Alianza representó para China las ventajas de inversión en agricultura, recursos naturales (minería, energía y petróleo) e infraestructura (transporte, energía, telecomunicaciones, carretera y turística).

La Alianza del Pacífico podría ser un mecanismo estratégico para atraer a los demás países del ARCO del Pacífico Latinoamericano, de modo que les permita progresar de manera conjunta.

Respondiendo a la quinta pregunta que se refiere a quiénes serán los beneficiarios con la construcción del Canal de Nicaragua se puede concluir que:

Nicaragua, por cuanto le generaría desarrollo económico, proporcionándole un posicionamiento más fuerte en el ámbito internacional; Cuba y otros países del Caribe y Centroamérica -distanciados de las principales líneas de comunicaciones marítimas- se verían beneficiados al estar próximos a esta nueva línea. La China por cuanto ganaría influencia y conservaría su presencia en los contextos regionales y globales. Los países latinoamericanos por el intercambio comercial con China y otros de la región del Asia Pacífico. El Lejano Oriente y la costa Este de Suramérica, se beneficiarían por cuanto se creará un corredor de energía para el primero, y a una vía marítima que una a ambas regiones incrementando el intercambio comercial. Los países del Asia Pacífico por cuanto mejoraría su desempeño económico y comercial con América Latina. Rusia, ya que podría aprovechar el canal de Nicaragua para mejorar la movilidad de su flota cuya presencia en el Atlántico serviría como medida disuasiva frente a EE.UU.

La respuesta a la sexta pregunta se desprende de las ventajas y desventajas señaladas de las cuales, de manera general, se puede concluir que prevalecen las primeras bajo el argumento de que se producirá una expansión del comercio en el eje Este-Oeste, al disminuir el tiempo, el uso de combustibles y medios para el comercio, admitir barcos de mayor calado, e incorporar la Costa Pacífica con la Costa Atlántica. América Latina podría utilizar esta situación para diversificar sus relaciones económicas y comerciales; y, como desventaja, la más significativa sería que este proyecto tendrá altos costos ecológicos y afectaciones sociales al interior de Nicaragua.

4.2 RECOMENDACIÓN

Este es un tema que genera varias corrientes conceptuales, unas, que ven desde una perspectiva positiva la construcción del canal y, en ese sentido, este trabajo ha sido abordado bajo ese enfoque. En cambio, existen otras que hacen un abordaje contrario al señalado. Sea como fuere, el presente trabajo no ha pretendido generar una teoría sino más bien ha tratado de comprender el hecho investigado, constituyendo un insumo para futuras investigaciones. Dicho lo anterior la recomendación sería que se haga una investigación desde la perspectiva de quienes creen que lo señalado en esta investigación tiene una antítesis, esto con el propósito de complementar aquellas corrientes conceptuales y enriquecer el conocimiento respecto al tema motivo de este estudio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y BIBLIOGRAFÍA

Academia Española de la Lengua. (2014). *ema.rae.es*. Obtenido de *ema.rae.es*:
<http://lema.rae.es/drae/?val=geopol%C3%ADtica>

Actualidad.rt.com. (s.f.). *www.actualidad.rt.com*. Obtenido de
<http://actualidad.rt.com/actualidad/view/123644-eeuu-pierde>

Actualidad.rt.com. (s.f.). *www.actualidad.rt.com*. Obtenido de
<http://actualidad.rt.com/actualidad/view/125938-china-rusia-juego-geopolitico-rival-canal-panama>

Actualidad.rt.com. (s.f.). *www.actualidad.rt.com*. Obtenido de
<http://actualidad.rt.com/actualidad/view/57521-canal-nicaragua-sueno-anos-pronto-se-concretaria>

Actualidad.rt.com. (s.f.). *www.actualidad.rt.com/*. Obtenido de
<http://actualidad.rt.com/economia/167009-canal-nicaragua-ventaja-brics>

Actualidad.rt.com. (s.f.). *www.actualidad.rt.com/*. Obtenido de
<http://actualidad.rt.com/actualidad/view/57521-canal-nicaragua-sueno-anos-pronto-se-concretaria>

Alianza del Pacífico . (2014).

ANEPE. (Octubre de 2013). *www.anepe.cl*. Obtenido de *www.anepe.cl*:
<http://www.anepe.cl/2013/10/china-nicaragua-y-el-nuevo-canal-interoceanico/>

Asamblea Nacional de Nicaragua. (14 de Junio de 2013). *Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y transporte Nicaraguense Atingente al Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras asociadas*. Managua, Nicaragua.

Asamblea Nacional de Nicaragua. (Febrero de 2014). Ley de reforma parcial a la Constitución Política de la República de Nicaragua. Managua, Nicaragua. Obtenido de LEY DE REFORMA PARCIAL A LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA.

BBC Mundo. (14 de Junio de 2013). *www.bbc.co.uk*. Obtenido de
http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/06/130614_china_canal_interoceanico_nicaragua_estados_unidos_panama_centroamerica_an

- Catarina.udlap.mx. (1 de Abril de 2004). *www.catarina.udlap.mx*. Obtenido de www.catarina.udlap.mx:
http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/arenas_m_a/capitulo3.pdf
- Catarina.udlap.mx. (s.f.). *catarina.udlap.mx*. Obtenido de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/arenas_m_a/capitulo3.pdf
- CEPAL. (2012).
- Cesar, A., & Stella, A. (2014). El Canal Interoceánico de Nicaragua: Una geopolítica con historia. *Desenvolvimiento Regional em debate*, 177.
- China Railway Siyuan Survey and Desing Group Co., Ltd. (2014). *Proyecto de Desarrollo Integral. Informe de Plan de Diseño*. Managua.
- China-files.com. (s.f.). *china-files.com*. Obtenido de <http://china-files.com/pdf/Bartesaghi.pdf>
- Comisión de trabajo del Gran Canal. (2006). *Perfil del proyecto*. Managua.
- Comisión del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. (2006).
- Definicionabc. (2014). *www.definicionabc.com*. Obtenido de [www.definicionabc.com](http://www.definicionabc.com/comunicacion/situacion.php#ixzz3KZwEtSFS):
<http://www.definicionabc.com/comunicacion/situacion.php#ixzz3KZwEtSFS>
- Definiciónde. (21 de Noviembre de 2014). *www.definicion.de.com*. Obtenido de [www.definicion.de.com](http://definicion.de/ventaja/#ixzz3Ka0jpYr1): <http://definicion.de/ventaja/#ixzz3Ka0jpYr1>
- Definiciones-de.com. (16 de Junio de 2010). *www.definiciones-de.com*. Obtenido de [www.definiciones-de.com](http://www.definiciones-de.com/Definicion/de/canal.php): <http://www.definiciones-de.com/Definicion/de/canal.php>
- Diario Tiempo Argentino . (17 de Octubre de 2014). *www.pablokornblum.com*. Obtenido de [www.pablokornblum.com](http://www.pablokornblum.com/?p=357): <http://www.pablokornblum.com/?p=357>
- Dossiergeopolitico. (Mayo de 2013). *www.dossiergeopolitico.com*. Obtenido de www.dossiergeopolitico.com:
<http://www.dossiergeopolitico.com/2013/05/geopolitica-de-los-canales.html>
- es.sanmemachinery.com. (s.f.). *es.sanmemachinery.com*. Obtenido de <http://es.sanmemachinery.com/news/industry-news/Inicia-la->
- es.slideshare.net. (s.f.). *es.slideshare.net*. Obtenido de <http://es.slideshare.net/oayalaa/great-nicaragua-canal-project-proyecto-gran-canal-de-nicaragua>

- es.thefreedictionary.com. (s.f.). *www.es.thefreedictionary.com*. Obtenido de <http://es.thefreedictionary.com/Nicaragua>
- Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas. (s.f.). *www.innovamar.org*. Obtenido de www.innovamar.org: http://www.innovamar.org/detalle_indicador.asp?apartado=96&ss=2&id=35
- García, P. (s.f.). Acercamiento al Asia Pacífico.
- Hknd Group. (2014). *hknd-group.com*. Obtenido de hknd-group.com: <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=24>
- Hknd-group. (2013). *www.hknd-group.com*. Obtenido de <http://hknd-group.com>: <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=23>
- Kornblum, P. (2014 de Noviembre de 2014). *www.pablokornblum.com*. Obtenido de <http://tiempo.infonews.com/nota/138345/el-cansancio-ante-la-falta-de-respuestas>
- La Gaceta. (14 de Junio de 2013). Diario Oficial. Mangua, Nicaragua.
- La Gente. (16 de Enero de 2014). *www.radiolaprimerisima.com*. Obtenido de <http://www.radiolaprimerisima.com/noticias/155861/canal-es-estrategico-para-china>
- La Jornada. (19 de Agosto de 2013). *www.lajornadanet.com*. Obtenido de <http://www.lajornadanet.com/diario/archivo/2013/agosto/19/2.php>
- La Prensa. (18 de Febrero de 2015). *www.laprensa.com.ni*. Obtenido de <http://www.laprensa.com.ni/2015/02/18/nacionales/1784575-putin-podria-regresar-al-pais>
- Observatorio Asia Pacífico - America Latina. (2013).
- Organización Mundial de Comercio. (2010).
- Population Action International. (2014). *www.populationaction.org*. Obtenido de www.populationaction.org: http://www.populationaction.org/Articles/Whats_Your_Number/Summary.php
- Real Academia Española. (2012). *Diccionario de la lengua española*. Obtenido de <http://lema.rae.es/drae/?val=ambito>
- Revista catalana de dret públic (blocs.gencat.cat/blocs/AppPHP) . (19 de Marzo de 2014). *blocs.gencat.cat*. Obtenido de <http://blocs.gencat.cat/blocs/AppPHP/eapc-rcdp/2014/03/19/nicaragua-claroscuros-de-la-reforma-constitucional-de-2014-gabriel-alvarez-y-joan-vintro/>

- RT SEPA MAS. (28 de Marzo de 2014). *actualidad.rt.com*. Obtenido de <http://actualidad.rt.com/actualidad/view/123644-eeuu-pierde-america-latina-rusia-china>
- RT SEPA MAS. (21 de Abril de 2014). *actualidad.rt.com/*. Obtenido de <http://actualidad.rt.com/actualidad/view/125938-china-rusia-juego-geopolitico-rival-canal-panama>
- RT SEPA MAS. (21 de Febrero de 2015). *actualidad.rt.com*. Obtenido de <http://actualidad.rt.com/economia/167009-canal-nicaragua-ventaja-brics>
- Saberespractico. (2014). *www.saberespractico.com*. Obtenido de www.saberespractico.com: http://www.saberespractico.com/demografia/poblacion-de-los-paises-de-america-del-sur-2014/
- SDP Noticias. (13 de Junio de 2013). *www.sdpnoticias.com*. Obtenido de <http://www.sdpnoticias.com/internacional/2013/06/13/construccion-del-canal-de-nicaragua-una-historia-que-comenzo-en-1524>
- Sdpnoticias. (13 de Junio de 2013). *www.sdpnoticias.com*. Obtenido de www.sdpnoticias.com: http://www.sdpnoticias.com/internacional/2013/06/13/construccion-del-canal-de-nicaragua-una-historia-que-comenzo-en-1524
- SEPA MAS RT. (1 de Noviembre de 2012). *www. actualidad.rt.com*. Obtenido de <http://actualidad.rt.com/actualidad/view/57521-canal-nicaragua-sueno-anos-pronto-se-concretaria>
- Thefreedictionary. (2014). Obtenido de <http://es.thefreedictionary.com/desventajas: : http://es.thefreedictionary.com/desventajas>
- Thefreedictionary. (15 de Noviembre de 2014). *es.thefreedictionary.com*. Obtenido de es.thefreedictionary.com: http://es.thefreedictionary.com/Nicaragua
- Voces en el Fenix. (9 de Diciembre de 2013). *www.vocesenelfenix.com*. Obtenido de www.vocesenelfenix.com: http://www.vocesenelfenix.com/content/democracia-desarrollo-e-integraci%C3%B3n-regional-sudamericana
- www.bbc.co.uk. (13 de Junio de 2013). *www.bbc.co.uk*. Obtenido de http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2013/06/130614_china_canal_interoceanico_nicaragua_estados_unidos_panama_centroamerica_an
- www.confidencial.com.ni. (s.f.). *www.confidencial.com.ni*. Obtenido de <http://www.confidencial.com.ni/downloads/341.pdf>

- www.definicionabc.com. (2014). *www.definicionabc.com*. Obtenido de <http://www.definicionabc.com/comunicacion/situacion.php#ixzz3KZwEtSFS>
- www.dossiergeopolitico.com. (Mayo de 2013). *www.dossiergeopolitico.com*. Obtenido de <http://www.dossiergeopolitico.com/2013/05/geopolitica-de-los-canales.html>
- www.ecured.cu. (s.f.). *www.ecured.cu*. Obtenido de http://www.ecured.cu/index.php/Canal_de_Nicaragua
- www.infolatam.com. (11 de Junio de 2013). *www.infolatam.com*. Obtenido de <http://www.infolatam.com/2013/06/11/datos-basicos-y-fuentes-de-informacion-sobre-el-comercio-de-china-con-latinoamerica/>
- www.lajornadanet.com. (19 de Agosto de 2013). *www.lajornadanet.com*. Obtenido de <http://www.lajornadanet.com/diario/archivo/2013/agosto/19/2.php>
- www.laprensa.com.ni. (18 de Febrero de 2015). *www.laprensa.com.ni*. Obtenido de 66: <http://www.laprensa.com.ni/2015/02/18/nacionales/1784575-putin-podria-regresar-al-pais>
- www.pablokornblum.com. (s.f.). *www.pablokornblum.com*. Obtenido de <http://www.pablokornblum.com/>
- www.radiolaprimerisima.com. (s.f.). *www.radiolaprimerisima.com*. Obtenido de <http://www.radiolaprimerisima.com/noticias/155861/canal-es-estrategico-para-china>
- www.scoop.it/t/conexiones. (29 de Agosto de 2011). *www.scoop.it/t/conexiones*. Obtenido de www.scoop.it/t/conexiones: <http://www.scoop.it/t/conexiones/p/331490156/2011/07/30/http-www-washingtonpost-com-business-economy-treasury-making-hard-choices-in-case-of-default-2011-07-29-giqa1kgfii-story-html>
- www.sdpnoticias.com. (13 de Junio de 2013). *www.sdpnoticias.com*. Obtenido de <http://www.sdpnoticias.com/internacional/2013/06/13/construccion-del-canal-de-nicaragua-una-historia-que-comenzo-en-1524>
- www.vocesenelfenix.com. (s.f.). *www.vocesenelfenix.com*. Obtenido de <http://www.vocesenelfenix.com/content/democracia-desarrollo-e-integraci%C3%B3n-regional-sudamericana>