

[POLÍTICA](#) | NICARAGUA

Canal de Nicaragua: ¿mito o jugada geopolítica de Ortega?

[Viola Traeder](#)

20/11/2024

El presidente nicaragüense, Daniel Ortega, quiere revivir el sueño de un canal interoceánico y espera que China lo convierta en realidad.



© Aris Martinez/REUTERS

Daniel Ortega quiere construir una ruta fluvial que pueda hacerle la competencia al Canal de Panamá.

Imagen: Aris Martinez/REUTERS

En mayo de 2024, el Gobierno nicaragüense parecía haber enterrado para siempre el sueño de un canal interoceánico en el país centroamericano a semejanza del famoso Canal de Panamá.

Tras doce años de agonía, en los que el proyecto nunca se materializó, la Administración de **Daniel Ortega** canceló la concesión otorgada a la empresa HKND, del inversionista chino Wang Jing.

No obstante, el pasado 18 de noviembre, el presidente Ortega desempolvó viejas fantasías, y sorprendió al auditorio de la XVII Cumbre Empresarial China-América Latina y el Caribe con la **presentación de una "nueva ruta"** para un canal interoceánico.

El mandatario latinoamericano ofreció el megaproyecto al Estado chino, con la esperanza de que el gigante asiático le insufla vida.

Nueva ruta, mayor complejidad

Ortega propone una vía canalera de 445 kilómetros de largo, entre 290 y 540 metros de ancho y una profundidad de 27 metros. Según el mapa de su presentación de PowerPoint -la única información oficial disponible hasta este momento- la ruta partiría de un puerto en el Mar Caribe, que se construiría en Bluefields, pasaría por el lago Xolotlán y saldría por el puerto Corinto, en el Pacífico.

¿Qué beneficios puede traer una ruta más de 100 kilómetros más larga que la del primer proyecto?

En opinión del analista político nicaragüense José Antonio Peraza, con la nueva ruta, aumentan la complejidad y los costos de la obra. Si bien el nuevo canal ya no atravesaría el Lago de Nicaragua o Cocibolca, el mayor lago de Centroamérica, Peraza está convencido de que este cambio responde a un lavado de imagen: "Ortega básicamente sacó el Lago de Nicaragua de la ruta, porque sabe que eso es impopular ante los ambientalistas".

¿Maniobra política?

El expreso político, exiliado en Estados Unidos, cree que la resurrección del canal "es una maniobra política de Ortega para llamar la atención. Él necesita aliados internacionales, y busca atraer la atención de China principalmente. Sabe que está débil, que está aislado de los países Occidentales".

"Es un recurso retórico, tratando de atraer inversión, para que China asuma ese riesgo enorme, pero yo no veo esa posibilidad en un país tan inestable como [Nicaragua](#)", agrega Peraza en declaraciones a DW.

Condena histórica de Corte IDH

El mismo día en que el presidente presentó la ruta interoceánica actualizada, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) condenó a Nicaragua por vulnerar los derechos de comunidades indígenas y afrodescendientes en el marco del proyecto original con la concesionaria china HKND.

Para Amaru Ruiz, presidente nicaragüense de la Fundación del Río, "el proyecto de Ortega no es más que una ilusión para tratar de levantar los ánimos de sus adeptos frente a la derrota internacional ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos".

Según el pronunciamiento oficial de la Fundación del Río, la megaobra "representa una amenaza directa al ambiente, a la estabilidad social y a la soberanía nacional. Además, carece de fundamentos técnicos, ambientales y económicos que lo hagan viable".

En la remota región caribeña de Bluefields, Ortega pretende construir un puerto, la puerta de entrada al Canal de Nicaragua.

Imagen: Li Mengxin/Xinhua/picture alliance

Impacto ambiental

En entrevista con DW, el biólogo Ruiz se pregunta de dónde vendrá el agua para construir un canal de 27 metros de profundidad, si el Lago Xolotlán, por ejemplo, tiene en promedio 9,5 metros de profundidad.

También el biólogo evolutivo alemán Axel Meyer, de la Universidad de Constanza, advierte del posible impacto ecológico: "En el este del país quedan regiones remotas, de difícil acceso. No hay carreteras que lleven a Bluefields, es necesario tomar un avión o viajar por vía fluvial. Esto ha protegido el este de Nicaragua".

El doctor en zoología teme que la explotación de la región vaya de la mano de la formación de asentamientos, la tala y la erosión. Meyer formó parte de un grupo de científicos que evaluaron el impacto ambiental de la primera ruta interoceánica, y determinó las especies de peces que probablemente se verían más afectadas por una alteración de las vías fluviales del país.

El académico alemán cree que un canal nicaragüense serviría a China para transportar petróleo venezolano de forma más rápida y barata a Asia. "Desde luego, los chinos son muy competentes en cuanto a proyectos de infraestructura. Desde el punto de vista de la ingeniería, la construcción seguramente es viable, pero también equivaldría a un enorme esfuerzo. Todo depende de los chinos, porque ellos tienen el dinero", dice a DW.

Por su parte, la doctora María Luisa Acosta, coordinadora del Centro de Asistencia Legal a Pueblos Indígenas (CALPI), hace hincapié en la sentencia de la Corte IDH, que estableció que el Gobierno de Daniel Ortega deberá consultar a los pueblos que puedan resultar afectados por un nuevo proyecto.

"Hasta donde sabemos, no han sido consultados y, de ser así, ya esto constituiría una transgresión a los derechos humanos de estos pueblos, que se traduciría en problemas legales y éticos para el desarrollo del futuro proyecto", señala Acosta en entrevista con DW.

El "mito eterno"

"Nicaragua se ha construido bajo ese mito de que algún día va a venir una obra monumental, que va a resolver los problemas políticos por siempre", observa el politólogo José Antonio Peraza. No obstante, agrega, "los problemas de la sociedad se deben a que la élite política nicaragüense y los nicaragüenses nunca hemos podido convivir".

(ms)

