

# Infraestructura estratégica en América Latina y sus repercusiones geopolíticas: el caso de IIRSA, canal de Nicaragua y corredor ferroviario bioceánico central\*

German Castro Bernal\*\*

Dusan Praj\*\*\*

Recepción: 18 de febrero de 2019 • Aceptación: 8 de junio de 2019

## RESUMEN

El desarrollo de grandes proyectos de infraestructura en América Latina compromete países de la región. Tienen varios objetivos desde agilizar el transporte de mercancías y pasajeros de océano a océano, hasta aumentar el grado de integración de continente. Sin embargo, el desarrollo de estos proyectos ha desatado controversias que conllevan los problemas de orden ambiental, social y económico. Al mismo tiempo los proyectos de infraestructura llevan una dimensión geopolítica, por lo que los Estados que los impulsan y financian están promoviendo a través de estos sus intereses económicos y políticos, si se trata de países emergentes de la zona como Brasil e incluso de potencias como China. En el presente escrito se analizan tres de estos proyectos: la Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), el Canal de Nicaragua y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central, a través de la revisión de fuentes secundarias académicas y periodísticas, el impacto de los proyectos de la integración regional y sus repercusiones geopolíticas.

## PALABRAS CLAVE

IIRSA, geopolítica, Latinoamérica, Canal de Nicaragua, Corredor Ferroviario Bioceánico Central,

## CLASIFICACIÓN JEL

F5, F55

## CONTENIDO

Introducción; 1. Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA); 2. Canal de Nicaragua; 3. Corredor Ferroviario Bioceánico Central; 4 Conclusiones; Referencias.

\* Este artículo de reflexión es derivado del proyecto, Geo-estrategia colombiana en el mundo multipolar: Análisis de las Relaciones Militares, Políticas y Geoeconómicas en el Mundo Multipolar Fase II, adscrito a la dirección de investigaciones de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer.

\*\* Técnico en Comunicaciones, Tecnólogo en Gestión de Proyectos, Profesional Comercio Internacional, Especialista en Gerencia Logística, Especialista en Administración de Empresas, Especialista en Docencia Universitaria, Especialista en Formulación y Evaluación de Proyectos. Msc. en Administración de la EBS-Heriot Watt University Edimburgo. Msc. En Administración con especialidad en Dirección de Proyectos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Candidato a Doctor en Dirección de Proyectos, Universidad Internacional Iberoamericana de México. Correo electrónico: german.castrob@misena.edu.co; orcid.org/0000-0001-6414-233X

\*\*\* MA in International Relations, University of Comenius, Bratislava, Eslovaquia. Docente Tiempo Completo, Facultad de Estudios Internacionales, Institución Universitaria Esumer. Correo electrónico: Dusan.praj@esumer.edu.co ; orcid.org/0000-0002-3676-530X

# Strategic infrastructure in Latin America and its geopolitical repercussions: The IIRSA case, Nicaragua channel and central biocean rail corridor

## ABSTRACT

The development of large infrastructure projects in Latin America involves several countries in the region. They have several objectives, from speeding up the transport of goods and passengers from ocean to ocean, to increasing the degree of integration of the continent. However, the development of these projects has sparked controversies involving environmental, social and economic problems. At the same time, infrastructure projects have a geopolitical dimension, which is why the states that promote and finance them are promoting their economic and political interests through these, if they are emerging countries in the area such as Brazil and inclusive of powers such as China. In the present writing three of these projects are analyzed; the Initiative for the integration of the South American Regional Infrastructure (IIRSA), the Nicaragua Canal and the Central Bioceanic Railway Corridor, through the review of secondary academic and journalistic sources, the impact of the projects on regional integration and their geopolitical repercussions

## KEYWORDS

IIRSA, Geopolitics, Latin America, Canal de Nicaragua, Central Bi-Oceanic Railway.

## JEL CLASSIFICATION

F5, F55

## CONTENT

Introduction; 1. Initiative for the integration of the South American Regional Infrastructure (IIRSA); 2. Nicaragua Canal; 3. Central Bioceanic Railway Corridor; 4 Conclusions; References.

# Infraestruturas estratégicas na américa latina e com repercussões geopolíticas: o caso da IIRSA, canal da Nicarágua e corredor ferroviário bioceânico central

## RESUMO

O desenvolvimento de grandes projetos de infraestrutura na América Latina envolve países da região. Eles têm vários objetivos, desde acelerar o transporte de mercadorias e passageiros de oceano para oceano, até aumentar o grau de integração do continente. No entanto, o desenvolvimento desses projetos gerou polêmicas envolvendo problemas ambientais, sociais e econômicos. Ao mesmo tempo, os projetos de infraestrutura têm uma dimensão geopolítica, motivo pelo qual os Estados que os promovem e financiam estão promovendo seus interesses econômicos e políticos por meio deles, se são países emergentes na área como o Brasil e incluem poderes como China. Neste artigo, três desses projetos são analisados: a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA), o Canal da Nicarágua e o Corredor Ferroviário Bioceânico Central, através da revisão de fontes acadêmicas e jornalísticas secundárias, o impacto dos projetos na integração regional e suas repercussões geopolíticas.

## PALAVRAS-CHAVE

IIRSA, geopolítica, América Latina, Canal da Nicarágua, Corredor Ferroviário Bioceânico Central.

## CLASSIFICAÇÃO JEL

F5, F55

## CONTEÚDO

Introdução; 1. Iniciativa para a integração da Infraestrutura Regional da América do Sul (IIRSA); 2. Canal da Nicarágua; 3. Corredor ferroviário bioceânico central; 4. Conclusões; Referências.

## INTRODUCCIÓN

A lo largo del siglo XXI, diferentes gobiernos en América Latina han planteado varios proyectos de infraestructura en la búsqueda de maximizar beneficios económicos a partir de la creación de canales y vías que permitan cruzar el continente de océano a océano a través de carreteras o sistemas ferroviarios traspasando las fronteras y alimentar complejos industriales entre otros. Por lo tanto, la idea de progreso y desarrollo para los gobiernos de Latinoamérica ha estado ligada a la construcción de mega obras de infraestructura.

La balanza de estas obras puede tener efectos positivos: la sola construcción de estas estructuras necesitaría una gran cantidad de mano de obra, lo que daría un alivio a los altos índices de desempleo que viven los países de la región; implicaría una cooperación multilateral, lo que fortalecería los lazos económicos entre este grupo de países; facilitaría el tránsito de mercancía entre los países; en el caso de los sistemas ferroviarios o de los canales, se abriría la puerta a poder llevar un mejor control sobre el contrabando, el tráfico de narcóticos, o la trata de personas.

Sin embargo, se han alzado diferentes voces que cuestionan estos proyectos. Los ataques tienden a ser comunes, y van en las vías de la protección al medio ambiente, el miedo a las intervenciones extranjeras, el posible saqueo de recursos, el abrir las puertas a construcciones como represas, el endeudamiento en que entrarían los países latinoamericanos dado que el dinero y los contratistas serían externos, y el posible irrespeto a los derechos humanos de las personas que habitan las zonas de construcción de estos proyectos.

Por otra parte, surge la pregunta a quién en realidad benefician estos proyectos? El 43% del presupuesto de la IIRSA correspondía a proyectos para Brasil, es decir, más que interconectar a Suramérica resultaba interconectar a Brasil a la par de beneficiar a las empresas constructoras brasileñas (Jarier, 2012). En el caso del Canal de Nicaragua, a quien menos beneficiaba era a su población, dado que su construcción hubiese significado acabar con una de las principales fuentes hídricas del país, lo que de paso representaba disminuir la capacidad de producción de alimentos, y acabar con la biodiversidad de flora y fauna de toda la zona (Lugo, 2015). El Canal hubiese beneficiado a largo plazo a China, dado que le permitiría la comercialización de mercancía en el Atlántico y la extracción y transportación de materias primas. Y con el caso del Corredor Bioceánico con el fuerte interés de financiación por parte de China, se abre una puerta de entrada para una agricultura intensiva en zonas selváticas, la construcción de represas

con la respectiva inundación de grandes territorios, y la extracción de recursos naturales por parte de potencias y países asiáticos en Amazonía.

Otro punto a tener en cuenta es que las obras de infraestructura en Latinoamérica tienden a verse afectadas por depender de terceros en su ejecución, tanto en las firmas constructoras que realizan este tipo de construcciones, como en los préstamos que cada país latinoamericano debe solicitar a diferentes instancias para llevar a cabo estas construcciones. Esto tiende a agravarse por los escándalos de corrupción entre gobiernos y contratistas, e incluso los diferentes problemas políticos que afectan el inicio y desarrollo de estos proyectos.

Por lo tanto, en el presente texto, se planea hacer una revisión a tres proyectos de alto impacto en la región, para analizar su posible impacto geopolítico. Estos son La iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), el Canal de Nicaragua, proyecto cancelado en febrero de 2018, y el Corredor Ferroviario Bioceánico Central. Dentro de cada uno se hace una revisión de sus características principales, el impacto que representa en la región, y las problemáticas o críticas que se han presentado sobre su desarrollo. El artículo está dividido en 3 partes cada una analizando un macroproyecto de infraestructura de punto de vista geopolítico. La primera parte analiza el proyecto IIRSA-COSIPLAN, el surgimiento de la idea de este y analiza el papel de Brasil y las empresas brasileñas en este emprendimiento. La segunda parte habla sobre el Canal de Nicaragua y sus impactos geopolíticos y medioambientales. La tercera trata de acercarse al proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico Central, que debe conectar las costas de Pacífico y Atlántico a través del continente suramericano, un proyecto donde el papel crucial juega Bolivia y el interés de financiación por parte de China. La metodología de artículo consiste en la revisión de literatura secundaria como artículos científicos y publicaciones oficiales. Para mantener actual la información se han usado también las fuentes de las revistas y periódicos.

## **1. LA INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)**

La IIRSA puede describirse como un proyecto que propende la modernización de los diversos países de Suramérica, desde una planificación e implementación guiada por el Consejo Interamericano de Infraestructura y Planeación (COSIPLAN). Su objetivo es generar una mayor conectividad entre los países suramericanos a partir de la creación de mega obras que contemplen la construcción de pasos

fronterizos (puentes, túneles, carreteras), la unificación de redes eléctricas, sistemas de transporte, y demás elementos que ayuden a la cooperación de estos países (Sánchez Calderón, 2008). La planificación territorial de IIRSA está dividida en Los Ejes de Integración y Desarrollo los cuáles están definidos como una

“Franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, de personas y de información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo” (IIRSA, 2011).

Para su ejecución se calcula un presupuesto de 200.000 millones de dólares, que serían distribuidos en un aproximado de 581 proyectos a lo largo de toda Suramérica (Freitas Cuoto, 2015).

Sin embargo, aunque la idea de una serie de obras que ayuden a la integración latinoamericana parece positiva, muchos sectores han denunciado los impactos y peligros que todo este conjunto de proyectos puede traer consigo. Por una parte, el facilitar del acceso a zonas hasta el momento inexploradas por el comercio, incentiva la explotación indiscriminada de recursos naturales. Otro punto crítico, es la protección de derechos humanos para las poblaciones indígenas que habitan en los sectores donde se planean estas obras (Walker, Simmons, 2018). También se han pronunciado grupos de protección ambiental, los cuáles manifiestan los impactos que estos proyectos podrían causar a los ecosistemas (Sánchez, 2015). Y finalmente hay preocupación por la viabilidad de estos proyectos versus la deuda que tendrá cada país por sus realizaciones (Maggi y García, 2009). El IIRSA tuvo comienzo en el año 2000, cuando el presidente de Brasil en ese momento, Fernando Henrique Cardoso convocó a 12 presidentes de la región y a 350 empresarios bajo las consignas de “trabajar juntos” y “resolver nuestros problemas internos, que son muchos” (SELA, 2015). Esta reunión se dio con motivo de los 500 años del descubrimiento de Brasil (Pellegrino Correa, 2012).

El IIRSA se planteó como un plan de integración, que funcionaba a través de 10 ejes compuestos por un total de 12 países suramericanos (Chile, Argentina, Uruguay, Bolivia, Paraguay, Brasil, Ecuador, Perú, Venezuela, Colombia, Surinam y Guyana), en una cooperación que comprende planes de transporte marítimo, terrestre, fluvial y aéreo, así como la construcción de plantas de alimentación, de energía y de telecomunicaciones (Maggi y García, 2009). Desde inicio era visible su proyección geopolítica que tiene como objetivo construir el nuevo espacio regional para reforzar y aumentar la interdependencia de los países

latinoamericanos (Perrier, 2013). Esto también implicaría, que exista una reforma en los recaudos aduaneros para facilitar los intercambios de mercancía a nivel binacional dentro de cada uno de los ejes estructurados en Suramérica. En ese sentido, sea necesario, que se fortalezca la infraestructura en la región. Para el Banco del Desarrollo de América Latina (CAF), una de las entidades supranacionales que se ha encargado de participar en el financiamiento de la IIRSA, la infraestructura es vital, incluso afirma que:

La infraestructura constituye un elemento clave para la integración y el desarrollo socioeconómico de América Latina. La integración permite la superación de las barreras geográficas, el acercamiento de los pueblos y los mercados y la promoción de nuevas oportunidades económicas (CAF, 2008).

Sin embargo, a pesar de las intenciones de integración y fraternidad entre los países latinoamericanos, los balances no resultaban tan positivos. En 2015, tras celebrar 15 años de la firma del IIRSA, Barbosa Dos Santos afirmaba, que sí se habían adelantado varias obras de infraestructura a lo largo del continente, pero la velocidad del desarrollo es baja. El proyecto del IIRSA no iba del todo mal, sino si carecía de una estrategia que permitiese afianzar la integración de las naciones. Al mismo tiempo apareció crítica al gobierno brasileño, que más que promover un desarrollo de tipo multinacional, dio prioridad al desarrollo de sus propias empresas. La IIRSA era el proyecto basado en interconexión y no en la integración (Sánchez, 2015).

El gran talón de Aquiles del IIRSA apareció en los años posteriores a 2015, dado que muchas de las obras que se ejecutaron, estuvieron salpicadas de fuertes escándalos de corrupción. De todos los proyectos del IIRSA, Brasil acaparaba un 43% de los casi 200.000 millones de presupuesto disponible para las obras (Van Dijck, 2008). Por lo tanto, en el fondo más que integrar a Latinoamérica, el IIRSA buscaba conectar a Brasil con el resto de Suramérica. Roberto Abusada, presidente del Instituto Peruano de Economía (IPE) afirmó que el IIRSA terminó siendo un tratado político que benefició a empresas brasileñas para llevar a cabo obras de infraestructura, con el beneficio de pagar bajas cuotas de impuestos (Falen, 2017). Entre estas empresas se encontraban Odebrecht, OAS, Queiroz Galvao y Camargo Correa las cuáles crecieron 544% en sus ganancias. (Sena-Fobomade 2012). Todas estas compañías terminaron vinculadas al escándalo de Lava Jato, el cual tenía como consecuencia el cambio de gobierno de Brasil y en términos más amplios el cambio de toda la dirección de política exterior de Brasil (Rascovan, 2016). Dichas políticas también levantan preguntas si la iniciativa

brasileña no es solo la implementación de la estrategia hub-and-spoke. Esta plantea, que la construcción de infraestructura debe servir para importación de materias primas de otros países latinoamericanos para el proceso de producción en Brasil. Después Brasil exporta estos bienes dentro de la región y al resto del mundo. En estos términos la IIRSA contribuiría a que Brasil se convirtiera en un hub-centro mientras que los otros países suramericanos servirían como spoke-periferia y así el proyecto de IIRSA sería un instrumento clave del subimperialismo brasileño (Dias Carcanholo, Saludjian, 2013)

## 2. CANAL DE NICARAGUA

El Canal Interoceánico de Nicaragua presenta 278 kilómetros de largo, de ancho varía entre los 230 y 520 metros y en sus partes más profundas podría alcanzar los 30 metros. Así, este proyecto podría llegar a ser uno de los más grandes del planeta, y en cuanto a canales, su tamaño le permitiría ser tres veces más grande que el de Panamá, dado que este presenta una extensión de 82 kilómetros. En el caso de otra obra crucial, el Canal de Suez, su extensión es de 195 kilómetros (Hochleitner, 2015). Los costos de la obra se calculaban en aproximadamente 40.000 millones de dólares. Esta cifra puede sonar exagerada, si se tiene en cuenta que Nicaragua es el segundo país más pobre de América Latina. El desarrollo se adjudicó a la firma HKDN, del empresario chino Wang Jing (El Espectador, 2017). Hay que destacar, que la idea de la construcción de un canal estaba presente desde la independencia del Estado nicaraguense. Alejandro de Humboldt señaló el istmo de Nicaragua como uno de los nueve lugares de América en que era posible construir el canal. Con la declaración de doctrina del Monroe el interés por Nicaragua aumentó, la creación de las empresas The Nicaragua Canal Association Company y Accessory Access Company en Estados Unidos coincidió con la fiebre de oro en California y la necesidad de cortar la ruta marítima entre la costa oriental y occidental de los Estados Unidos a través de un canal en Nicaragua. La posibilidad de construir el canal también llamó mucha atención en Europa. El príncipe francés Luis Napoleón Bonaparte (Napoleón III) pretendió imponer una corona a México y anticipadamente publicó en 1846 la obra Canal de Nicaragua o un Proyecto de conexión de Atlántico y Pacífico por medio de un Canal (Napoleón III, 2018). Incluso en la discusión sobre la construcción del canal donde se consideraban Nicaragua y Panamá como posibles lugares, los ingenieros estadounidenses favorecían a Nicaragua debido a que el Canal de Panamá presentaba casi la doble elevación entre ambas orillas. Sin embargo, los factores como falta de los puertos en ambos lados de canal, la necesidad de

construcción de rompeolas, y de dragado cerca a Greytown en Nicaragua, junto con alto volumen de las precipitaciones en la zona eran los argumentos porque al fin se prefirió construir en Panamá (Haar, 1956).

## 2.1 Problemáticas en torno a la construcción del Canal interoceánico en Nicaragua

Hay que mencionar que el proyecto de construcción del canal desencadenó numerosas preocupaciones. Los efectos de construcción pueden ser tanto ambientales, sociales, e incluso aparecieron diversas protestas políticas (Tittor, 2018). Por el lado de las preocupaciones ambientales, está el haberle concedido el proyecto a la empresa Hong Kong Nicaragua Development Corporation (HKND), sin siquiera tener estudios previos sobre la obra a realizar. Después de aprobada la licencia, la empresa HKND presentó algunos estudios, el 31 de mayo de 2015, pero sus resultados no fueron presentados en su totalidad a la opinión pública, lo que dio espacio a sospechas y comentarios por parte de diferentes sectores opositores al proyecto, que manifestaron la falta de transparencia. En torno a estos estudios el punto neurálgico se concentra en la afección que podría sufrir el Lago de Cocibolca.

El Lago Cocibolca es el segundo más grande de América Latina, con una extensión de 8.200 kilómetros. A pesar de esto, dicho lago no es muy profundo, llega sólo a 10 o 12 metros. Por lo tanto, de pasar la construcción del Canal el Lago quedaría dividido en dos, lo que podría evitar el flujo migratorio de las especies acuáticas que allí habitan. Además, sería necesario cavar hasta los 30 metros, dado que la construcción requiere mayor profundidad, lo que significa que tendrían que retirarse sedimentos del lago. A parte de esto, el continuo tránsito de transporte de hidrocarburos que habría en la zona generaría altos niveles de contaminación, si se registrarían derrames.

Por otra parte, el Lago Cocibolca es la principal fuente hídrica para más de 200.000 personas, y si se hubiera construido el canal, sus aguas dulces entrarían en un rápido proceso de salinización, lo que no sólo afectaría a estas personas, sino que ocasionaría cambios dramáticos en la flora y fauna de la zona. El problema de la salinización y contaminación de estas aguas no sólo se limitaría a Nicaragua: de este Lago nace el Río San Juan, que cruza por Costa Rica, y desemboca en el Mar Caribe. Como último punto a señalar, bajo el Lago hay aguas subterráneas, y la contaminación del Lago implicaría la contaminación de estas.

En cuanto al Río San Juan y a las aguas subterráneas el país más afectado sería Costa Rica, razón por la cual el presidente Luis Guillermo Solís ha pronunciado en diversas ocasiones su descontento y el de la mayoría de sus compatriotas contra la construcción del Canal. Hay que resaltar que si bien, a mediados del 2014 Costa Rica había expresado una aprobación por parte del gobierno hacia la construcción del Canal, a lo largo del 2015 la actitud del gobierno empezó a cambiar dado que Nicaragua no publicó los estudios relacionados con la obra (El Nuevo Diario, 2014). Con la publicación parcial de información en mayo 2015 la actitud del gobierno de Costa Rica cambió sustancialmente, para después entrar a oponerse al proyecto (Notiamérica, 2015).

La forma como se dieron las legislaciones para que la HKND pudiese llevar a cabo el proyecto, le dieron a esta empresa poderes amplios sobre los predios que llegase a necesitar, dándole la potestad de tomar los terrenos que considerase necesarios. Al ser desalojados, los habitantes serían indemnizados, pero dicho pago tendía a estar muy por debajo del valor de las viviendas (Hochleitner, 2015). Si el terreno era público, la HKND podía disponer de él sin problema. El proyecto de la construcción del Canal contemplaba indemnizaciones, pero no reubicaciones. De hecho, la negociación realizada entre Nicaragua y la HKND dejaba a dicho país centroamericano en una desventaja enorme, al punto que incluso, en el caso de llegar a incumplir con los tiempos en la ejecución de las obras, la HKND no debería pagarle nada a Nicaragua, dado que las leyes del país no podrían aplicarse a la compañía (El Espectador, 2017).

Uno de los aspectos preocupantes era, que si la obra hubiese sido construida, habría dejado a Nicaragua dividida en dos partes, lo que hubiese significado una reorganización territorial (Leach, 2014). Eso implicaría la construcción de múltiples puentes, pero en zonas como la región del Cocibolca sólo se estipulaba construir uno. Se estimo, que aproximadamente más de 119.200 personas hubiesen sido afectadas de manera directa durante el transcurso de la construcción. La otra pregunta fue ¿quién se encargaría de la seguridad del Canal? ¿Las tropas del ejército nicaragüense, los militares chinos, o de pronto las fuerzas armadas rusas, que ampliaban los contactos con Nicaragua? Esto, pudo haber dado la injerencia de tropas extranjeras en el país centroamericano levantando preocupaciones por parte de los Estados Unidos (Turzi, 2017).

A lo largo de Nicaragua se organizaron marchas con el fin de detener el proyecto del Canal; estas tenían como fin dar a conocer a la opinión nacional e internacional todos los peligros que generaba la construcción de dicha obra, y

las irregularidades que estaban en juego para su desarrollo. A diferencia de otras luchas sociales en que el país se encuentra polarizado por las políticas de Daniel Ortega, en las luchas contra el Canal confluyeron diferentes grupos políticos del país, incluyendo a sandinistas y militares (Turzi, 2017).

Sin embargo, desde los medios oficiales se expresaba que gran parte de la población está de acuerdo con el proyecto y se exponían enormes beneficios que la construcción del Canal traería al país. Para el 2013 – 2014, lapso de tiempo en que se lanzó el proyecto, Nicaragua vivía la conyuntura económica, y por lo tanto representaba un imán fuerte para potenciales inversionistas extranjeros (Márquez Domínguez, 2016) Sin embargo, las quejas de los ambientalistas en cuanto al Lago Cocibolca, o a las inquietudes sociales respecto a las personas desalojadas de zona de construcción no se han respondido por parte de gobierno nicaragüense (Márquez Domínguez, 2016).

## **2.2 Situación actual del Canal Interoceánico de Nicaragua**

Wang Jing, presidente de la HKDN, declaró en el momento en que ganó la licitación en 2013 que el inicio de la obra empezará en el primer semestre de 2017. Sin embargo, al terminar ese plazo la obra no había iniciado. En el mismo año Wang Jing registró una aparatosa pérdida del 85% de su fortuna en la bolsa de Shanghai. (El Espectador, 2017).

Hay que mencionar que el proyecto se dio como cancelado en febrero de 2018. Según varios análisis el punto que llevó a la cancelación fue el restablecimiento de las relaciones entre China y Panamá (Garzón, 2016). Por una parte, ya el empresario Wang Jing desde 2015 venía en una fuerte caída en su capacidad financiera. Esto lo llevó a buscar inversionistas externos, pero, entre su situación económica, y la tensa situación política vivida en Nicaragua, la confianza inversionista iba a tender a la baja (South China Morning Post, 2018).

Si se hubiera concluido la construcción, Wang hubiese sido el dueño de uno de los corredores comerciales más grandes e importantes del planeta, y que, de paso, sería vía principal en el suministro de mercancías a los Estados Unidos (Estrategia Y Negocios, 2018).

## **2.3 La importancia geopolítica de Nicaragua para China**

Si se analiza el interés de China por el canal de Nicaragua hay que señalar varias cosas. Por una parte, durante mucho tiempo China tenía las capacidades

marítimas muy limitadas al no contar con una flota de alta mar. Recientemente, la situación ha cambiado, China es una de las potencias económicas del mundo en un desarrollo rápido de sus capacidades marítimas comerciales y militares. Por lo tanto está buscando nuevas alternativas en rutas comerciales, y trataba de ponerle vida al proyecto de canal de Nicaragua (Álvarez 2014). Sin embargo, hay que postular un pero a este punto: para el año 2014 ya era dudoso si Wang Jing pudiese conseguir los 40.000 millones de dólares necesarios para el proyecto, y que, por lo tanto, el Canal sólo fuese una ilusión para ponerla sobre la mesa como un atractivo para posibles inversionistas (Romaniuk, 2015).

A pesar de esto, para China tener vías propias de acceso hacia el Atlántico es de gran interés para exportación de bienes e importación de materias primas. Eso implica que debe buscar las vías de transporte desde Atlántico hacia sus puertos. Pero tanto para acceder al Atlántico, como para sacar materias primas de dicha zona ya está disponible el Canal de Panamá. Entonces, ¿qué interés presenta China en Nicaragua? Una posible respuesta esté que a China le interesa diversificar las rutas. Sin embargo, China no se limita a la búsqueda de rutas comerciales hacia el Atlántico por Suramérica. Por los impactos de cambio climático plantea generar rutas comerciales por el Ártico. De todas maneras una obra de infraestructura gigante bajo el control chino aumentaría sustancialmente la presencia y posición de China en todo el continente americano, tradicionalmente percibido como zona de influencia de Estados Unidos (Álvarez, 2014).

Todas variantes del Canal de Nicaragua necesariamente pasan por el Gran Lago. Ese acapararía el tránsito de mega barcos, además de ser una ruta importante para acceder a la parte norte de Atlántico americano. La poca profundidad del Canal implicaría construir una represa. Por otra parte, uno de los principales intereses de China es el acceso a los recursos energéticos, que implicaría un tráfico frecuente de barcos petroleros o de transporte de químicos, lo que ocasionaría que, si existiese algún derrame, sería un desastre de dimensiones gigantescas (Delgado Alemán, 2017).

El acabar con uno de los recursos hídricos más valiosos del país nicaragüense tuviera como consecuencia una Nicaragua dividida, desconectada entre sí, con un desabastecimiento de agua importante, por lo tanto, afectaría los cultivos de alimentos necesarios para el mantenimiento de su población y para la exportación (Álvarez, 2014).

### 3. CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO DE INTEGRACION- CFBI

Uno de los proyectos con mayor proyección en América Latina es el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración –CFBI, llamado también el tren bioceánico. Debe salir del puerto peruano de Ilo, cercano a Tacna y conectarse con Santos, cercano a Sao Paulo, Brasil, atravesando a Bolivia. El megaproyecto que impulsaba el gobierno del ex-presidente Evo Morales incluía también a Uruguay, Paraguay y Argentina por la hidrografía de los ríos Paraguay-Paraná. (Mejía, 2012). El "Canal de Panamá del siglo XXI" como Evo Morales llamo esta obra tenía la idea original en los 2000s pero empezó a tomar la iniciativa después de la conferencia en 2016 y mostraba varios positivos para la zona de América Latina, beneficiando 6 de su 12 países y moviendo 10 millones de toneladas de carga al año (Borrero, 2017). La construcción se planeo demorar entre 5-7 años, con la longitud de 3 360 km y ahorraría 25 días de viaje desde Brasil hacia Asia. A partir de facilitar la conexión de América Latina con continente asiático, prestaría beneficios particularmente para Bolivia, la cuál orientaría 95 por ciento de su flujo comercial hacia el sur del Peru, conectando se con sus puertos y por otro lado facilitaría la integración con Brasil. El costo estimado es de 10 000 millones de dolares. Hay que destacar, que una versión del proyecto no contemplo pasar por Bolivia, el tren tenía proyectado un corredor de Puerto Acu en Brasil hasta Puerto Paita, en la zona costera norte de Perú, y tendría un total de 4.800 kilómetros (Bruno, 2015). El presidente de Peru Ollanta Humala destacó en 2015 que el tren pasara por el norte de Peru por las razones de interés nacional y porque haya cierto desarrollo consolidado de infraestructura para aprovechar el ferrocarril, hasta el puerto de Paita, donde desembocará la vía, lo que desato un conflicto verbal con Bolivia. Sin embargo, la versión final cuenta con el paso por Bolivia, lo que al fin favorecerá más a Peru, porque todos los productos que exporta e importa Bolivia ingresarán por puertos peruanos en vez por puertos chilenos (Arica y Valparaíso). El proyecto de este tamaño llamo la atención de China la cuál ofreció una posible incorporación de este al Proyecto de la Franja y la Ruta. En 2015 el primer ministro chino Li Keqiang recorrió la región en búsqueda de acuerdos sobre la iniciativa. Para China el tren representa la posibilidad para que las materias primas que importa de Brasil lleguen al Pacífico y de ahí a Asia más rápido en vez de dar una vuelta marítima por el Canal de Panamá o el Cabo de Hornos. Y además el proyecto podría representar un paso importante en la estrategia de expandir su influencia diplomática en la región (Erthal Abdenur, 2018). Al mismo tiempo los gobiernos de Alemania y Suiza manifestaron la intención unirse al proyecto y buscar espacio para sus empresas como Siemens, Deutsche Bahn y la suiza Molinari, que estaban interesadas en construcción de la infraestructura así como en la venta y mantenimiento de locomotoras y demás material (Dourojeanni, 2015).

Hay que destacar, que la construcción de vías ferroviarias supondría un nivel de contaminación menor al que implicaría el desarrollo de una carretera. Sin embargo, no dejaría de afectar a los ecosistemas por donde se encuentran planeadas sus rutas (Rascovan, 2016).

Por una parte un sistema férreo que cuente con estaciones sale más ventajoso que las carreteras. Con una vía vehicular sería más difícil controlar el acceso a zonas de explotación de madera o minería ilegal. Esto podría regularse a partir de las estaciones. Si dicho tren funcionaría a partir de energía eléctrica se eliminaría la emisión de gases por el uso de combustibles a base de hidrocarburos y se reduciría de forma contundente la accidentalidad. A nivel comercial se podría controlar de forma más efectiva el transporte de mercancías y de personas que transiten por el sistema, que sería difícil en un tráfico vehicular, en donde aumentaría la posibilidad de tráfico de drogas, armas, o personas (Mora, 2017).

A partir de la obra del tren interoceánico se abre Amazonía al mercado chino y se podría potenciar agricultura intensiva donde antes no era viable dado su difícil acceso. La apertura del tren podría facilitar la puesta en marcha de represas para facilitar la construcción del tren, lo que implicaría la inundación de grandes terrenos. De todas maneras, si China podría construir un tren de alta velocidad que funciona y facilita el comercio de América Latina, de modo inclusivo y sin dañar el medioambiente, sería el nuevo chico del barrio, difícil de superar (Myers, 2015).

Algunos de los argumentos más llamativos en cuanto a los peligros que representa la construcción de dicho tren están expresados por las organizaciones medioambientalistas. Por una parte, Paulo Adario, consejero de la organización Greenpeace, ha manifestado su preocupación, que la obra contaría con unos estándares muy bajos de seguridad ambiental, dado la experiencia que hay al respecto por los proyectos desarrollados por China en diferentes partes del mundo (Dourojeanni, 2015b). Al mismo tiempo el tren representaría una amenaza vital para las comunidades indígenas de Amazonia, las cuáles están sufriendo cada vez más por los planes de uso económico de la zona para la minería, agricultura y ganadería extensiva, explotación de madera y obras gigantescas de infraestructura (Díaz Zanelli, 2016).

#### 4. CONCLUSIONES

Las mega obras de infraestructura son los proyectos que manifiestan la cooperación internacional y búsqueda de progreso económico. Sin embargo, hay que destacar que al mismo tiempo representan una proyección geopolítica por parte de los Estados que los plantean y ejecutan.

La construcción de obras de infraestructura que impliquen un fácil acceso a zonas remotas, podría también conllevar a la rápida intensificación de la

agricultura, lleva a la deforestación, a la afectación de diversos ecosistemas, y podría llegar a incentivar el desarrollo de represas. Esto puede ser mucho más latente si quienes intervienen en la realización de dichos proyectos son naciones con el interés económico y estratégico por la monopolización de recursos naturales.

El caso de IIRSA está mostrando los rasgos de la proyección geopolítica en este caso de Brasil, el cuál a través de macroproyectos de infraestructura no solamente busca impulsar la integración regional, sino también aumentar la participación de las empresas de construcción y financiamiento de Brasil en el proceso de proyección geopolítica y acceso a nuevas rutas comerciales y recursos naturales.

La asignación de permisos y licencias emitidas sin los debidos estudios ambientales, o sin verificación a la opinión pública parecen ser constante en la aprobación de proyectos en Latinoamérica, y por tanto son raíz de conflictos internos a nivel político y social. Algunos gobiernos en el afán de realizar macroproyectos dejan de lado el análisis sobre los impactos ambientales y sociales que podrían generar.

En el caso de proyectos como el Canal de Nicaragua, las críticas iban enfiladas a el proyecto como tal, y también a la forma como se ejecutaría, ya que pasaba por ser un proyecto con un proceso poco transparente, que no dimensionó la catástrofe ambiental que podría darse al iniciar la construcción, la cuál podría salinizar y contaminar el Lago Cocibolca, y a la par, causar problemas sociales al dividir el país en dos.

El Corredor Ferroviario Bioceánico llamo la atención de China como Alemania y Suiza y presento una gran promesa para los países latinoamericanos en reforzar las alianzas con Asia cortando las rutas de exportación e importaciones e incluso brindar a Bolivia una posible solución de su acceso al mar conectando se con los puertos peruanos. Al mismo tiempo aumentaría y reforzaría la posición de China en el continente americano, profundizando los lazos comerciales con Brasil, el importante proveedor de materias primas agrícolas hacia esta. Dado que los motivos de la construcción de medios de transporte marítimos, fluviales, terrestres y aéreos, no solo buscan el reforzar las alianzas económicas entre los países latinoamericanos, sino también representan una importante muestra de proyección geopolítica de los países.

## REFERENCIAS

- Agence France Presse (2018). Nicaragua's US\$50b rival to Panama Canal 'going ahead slowly' as funding evaporates and Chinese investor keeps low profile, South China Morning Post. Recuperado de: <https://www.scmp.com/news/world/americas/article/2134250/nicaraguas-us50b-rival-panama-canal-going-ahead-slowly-funding>
- Álvarez., P. (2014). Reflexiones sobre la Propuesta del Canal Interoceánico: ¿Desarrollo Económico versus Protección Ambiental? El Canal Interoceánico por Nicaragua: Aportes al Debate. Academia de ciencias de Nicaragua, pp. 24-26.
- Borrero, D. (2017). El tren bioceánico que conectará a Sudamérica. El Mundo. Recuperado de: [http://www.granma.cu/file/pdf/2017/08/09/G\\_2017080909.pdf](http://www.granma.cu/file/pdf/2017/08/09/G_2017080909.pdf)
- Bruno, A. (2015). Bi-Oceanic Railway upping the ante in China-Latin America Cooperation, Geopolitical Monitor Situation Reports, Langley Virginia, United States .
- CAF (2008). Qué es IIRSA, Banco de Desarrollo de América Latina, Caracas Venezuela, 18p.
- Díaz Zanelli, J. C. (2016). Perú: ¿Es rentable un tren con Brasil y Bolivia? Servicios de comunicación intercultural. Recuperado de: <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/29/09/2016/peru-es-rentable-un-tren-con-brasil-y-bolivia>
- Delgado Alemán, D. (2017). Estrategia Geopolítica De Nicaragua Sobre El Proyecto Gran Canal Interoceánico De Nicaragua. *Revista Humanismo y Cambio Social*, Vol 44, Num 1, pp 68-72.
- Dias Carcanholo, M., Saludjian, A. (2013). Integracion Latinoamericana, dependencia de China y subimperialismo brasileño en América Latina, Mundo Siglo XXI, Vol. 8, Num 29, pp. 43-62.
- Dourojeeanni, M. (2015). El ferrocarril interoceánico chino y nuestra desordenada visión de desarrollo. Actualidad Ambiental. Recuperado de: <https://www.actualidadambiental.pe/el-ferrocarril-interoceanico-chino/>
- Dourojeeanni, M. (2015). El riesgo ambiental del tren interoceánico entre Perú y Brasil, Servindi –Servicios de comunicación intercultural. Recuperado de: <https://www.servindi.org/actualidad/132444>
- El Espectador (2017). ¿En qué va el Canal de Nicaragua? Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/el-mundo/en-que-va-el-canal-de-nicaragua-articulo-706543>
- El Nuevo Diario (2014). Solís dice que Canal de Nicaragua sería un acicate para Costa Rica. Recuperado de: <https://www.elnuevodiario.com.ni/internacionales/325492-solis-dice-que-canal-nicaragua-seria-acicate-costa/>
- Erthal Abdenur, A.(2018). A new mega railway across Latin America, Climate Diplomacy, 9.11.2018 Recuperado de: <https://www.climate-diplomacy.org/news/new-mega-railway-across-latin-america>
- Estrategia Y Negocios (2018). Las claves que hicieron sucumbir al Gran Canal de Nicaragua. Recuperado de: <http://www.estrategiaynegocios.net/centroamericaymundo/1189097-330/las-claves-que-hicieron-sucumbir-al-gran-canal-de-nicaragua>

- Falen, J. (2017). IIRSA, el manual de una integración bajo sospecha. El Comercio, Recuperado de: <https://elcomercio.pe/peru/iirsa-manual-integracion-sospecha-404249-noticia/>
- Freitas Couto, L. (2015). Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South-America – IIRSA, Global Forum on Governance: Modernising Government: Strategies & Tools For Change, OECD, Paris, France, 11p.
- Garzón, P. (2016). Algunas aproximaciones sobre la relación China – América Latina. Informe Ambiental Anual 2016, Buenos Aires, Argentina, Farin .
- Haar JR, H.R. (1956). The Nicaragua Canal Story. *The Military Engineer*, Vol 48, Num 323, pp 48-53
- Hochleitner, A. (2015). La Construcción del Canal Interoceánico en Nicaragua: Situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. *Revista Análisis - Friedrich Ebert Stiftung*. México, Vol 13, Núm 4, pp 1-13.
- Jarier, A-L (2012). Todos Caminos conducen al Brasil. La geopolítica del plan IIRSA en la Región Andina, *Bulletin del l'Institut Francais d Etudes Andines*, Vol. 41, Num 2, pp 37-52
- Leach, P.T. (2014). Are Nicaragua Canal Plans Driven By Geopolitics? *Joc. Com* Recuperado de: [https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/are-nicaragua-canal-plans-driven-geopolitics\\_20141020.html](https://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/are-nicaragua-canal-plans-driven-geopolitics_20141020.html)
- Lugo, S. (2015). Cual Será el Impacto Ambiental Del Canal de Nicaragua?, CNN Español Recuperado de: <https://cnnespanol.cnn.com/2015/06/23/cual-sera-el-impacto-ambiental-del-canal-de-nicaragua/>
- Márquez Domínguez, J. A. & Díaz-Diego, J. (2016). The Nicaragua Interoceanic Grand Canal in the Central American Regional Development Context: Considerations for the Debate. *Investigaciones Geográficas*, Vol 66, Num 2, pp 27-41.
- Maggi, J., y García, R. (2009). IIRSA: Lógica global y geopolítica del capital. V Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina
- Mejía, L. (2012). Geopolítica De La Integración Sub Regional, El rol de Brasil, La Habana, Cuba, La Huella Ediciones.
- Mora, J.M. (2017). Tren bioceánico central: un escenario geopolítico en la configuración de corredores estratégicos suramericanos, Instituto Español de Estudios Estratégicos, España, Madrid.
- Myers, M. (2018). China Belt and Road Initiative. *Journal of Latin American Geography*, Vol. 12, Num. 3, pp 22-33.
- Napoleon III (2018). Canal of Nicaragua or a Project to connect the Atlantic and Pacific Oceans by Means of a Canal, Boston, Massachusetts, Sagwan Press.
- Notiamérica (2015). Costa Rica pide explicaciones a Nicaragua sobre el Canal interoceánico, Reuters, Recuperado de: <http://www.notimerica.com/politica/noticia-costa-rica-pide-explicaciones-nicaragua-canal-interoceanico-20150609215528.html>

- Pellegrino Correa, P.G. (2012). Regionalismo e (in)seguridad en la Amazonia transnacional: proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y potencial de conflictos; *Revista Científica General José María Córdova*, Bogotá D.C. Colombia, Sección Estudios Militares. Vol 10, Num 10, pp. 163-174
- Rascovan, A. (2016). La infraestructura y la integración regional en América del Sur. Una visión geopolítica de los proyectos ferroviarios en el marco de IIRSA-COSIPLAN. *Relaciones Internacionales*, Vol 3, Num. 51, pp 1-22
- Romaniuk, S. N. (2015). Nicaragua Canal: Chinas Strategic Presence In Central America, The Diplomat. Recuperado de: <https://thediplomat.com/2015/06/nicaragua-canal-chinas-strategic-presence-in-central-america/>
- Sánchez Calderón, F. V. (2008). Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, Vol 42, Num 17, pp 7–21.
- Sánchez, L.E. (2015). The impact of the IIRSA Road Infrastructure Programme on Amazonia. *Impact Assessment and Project Appraisal*, Vol 33, Num 3, pp 234-235.
- SELA (2015). Advierten que IIRSA ha traído interconexión sin integración. Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe, Bolivia, La Paz.
- SENA-Fobomade (2012). Vuelve el "regionalismo abierto" cepalino y Unasur tropieza otra vez con la IIRSA, Ecuador, Quito.
- Tittor, A. (2018). Conflicts about Nicaragua's Interoceanic Canal Project: framing, counterframing and government strategies. *Cahiers des Amériques Latines*, Vol 87, Num 3, pp 117-140.
- Turzi, M. (2017). La ruta de la seda latinoamericana: China y el Canal de Nicaragua. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, Vol 12, Num 2, pp 163-178.
- Van Dijck, P. (2008). Troublesome Construction, The Rationale And Risks Of IIRSA, *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, Vol 53, Num 3, pp. 101-120.
- Walker, R. & Simmons C. (2018). Endangered Amazon: An Indigenous Tribe Fights Back Against Hydropower Development in the Tapajós Valley. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, Vol 60, Num 2, pp. 4-15.

