

La china HKND pronto estará lista para empezar a perforar el canal de 260 kilómetros

GUERRA DE TRINCHERAS EN NICARAGUA

Cerca de la desembocadura del río Brito no hay caminos pavimentados, ni palas mecánicas ni indicios de construcción todavía. Hay una playa, un pantano de manglares donde abundan los cangrejos, y un vagabundo descamisado llamado Peyró, cuya afición es montar toros. En este remoto rincón del Pacífico no hay embarcaciones, de no ser deslizadores. ¿En verdad será este el lugar por donde en el curso de una década los barcos más grandes del mundo entrarán a Nicaragua y pasarán entre bosques, lagos, montañas y selva del Pacífico al Atlántico? Peyró parece perplejo. “Sólo Dios sabe”, dice.

Y China, tal vez. Hace dos años Nicaragua puso en prenda su soberanía al otorgar una concesión hasta por 100 años para un canal que podría costar entre 40 y 50 mil millones de dólares a Wang Jing, magnate chino de las telecomunicaciones. Su compañía, HKND, afirma que pronto estará lista para comenzar a perforar un canal de entrada cerca de este punto. El siguiente paso será un puerto, unos kilómetros tierra adentro, lo bastante grande para procesar barcos de 500 metros de eslora con capacidad para cinco veces más contenedores que los que hoy cruzan el canal de Panamá.

Firmas respetables como la consultora empresarial McKinsey y la consultora ambiental ERM han puesto su reputación en juego al avalar la viabilidad del canal de 260 kilómetros. Sin duda es uno de los proyectos de construcción de infraestructura más improbables del mundo. Sin embargo, Bill Wild, consejero principal del proyecto, parece



Aspecto de una de las protestas de campesinos de Nicaragua, que tomaron las calles de Managua para rechazar el proyecto para construir el canal interoceánico. Esta construcción dañará el ambiente porque abarcaría 107 kilómetros de largo y 280 metros de ancho, y se abrirá a través del lago Nicaragua ■ Foto Notimex

ansioso por seguir adelante. “Es enorme. No puedo subrayar lo grandioso que es. Pero técnicamente es simple”, sostiene.

La sola construcción será un espectáculo. Unos 50 mil trabajadores (tal vez la cuarta parte chinos) podrían laborar en el sitio, y 2 mil excavadoras, dragas y otras máquinas gigantes excavarían unos 5 mil millones de metros cúbicos de arena, usando 5 mil millones de litros de combustible en el proceso. Depositarán lo que saquen a 1.5 kilómetros a cada lado del canal, que

HKND promete que se convertirá en nueva tierra cultivable de unas tres veces el tamaño de Manhattan, en parte para las 3 mil personas que serán desplazadas de sus hogares.

A no dudarlo, la construcción dañará el ambiente. Un tajo de 107 kilómetros de largo y 280 metros de ancho se abrirá a través del prístino lago Nicaragua; se arrancarán bosques de lluvia, se cruzarán rutas de migración de grandes felinos y familias indígenas serán arrojadas de sus tierras sagradas. Wild asegura

que, al terminar, la tierra reforestada a lo largo del canal estará mejor cuidada que ahora. Pero ¿se puede confiar en que cualquier empresa faraónica, ya no digamos de manufactura china, no escatimará en gastos? Los ambientalistas intentarán bloquearla a cada paso del camino.

El tamaño importa

Si se completa, el canal simbolizará un cambio en la navegación global. La vía de agua de ida y vuelta podría llevar navíos con una capacidad de carga propuesta de 25 mil contenedores de 20 pies (6.09 metros), o unidades equivalentes a 20 pies (TEU, por sus siglas en inglés). En la actualidad los barcos más grandes tienen una capacidad de 19 mil TEU y constituyen una fracción mínima de la flota mundial. Hasta el canal de Panamá expandido, cuya apertura está programada para 2016, está limitado a cargueros de 13 mil TEU, por lo que las naves que de otro modo tendrían que rodear el cabo de Hornos o cruzar el canal de Suez podrían moverse con facilidad entre este y oeste. Pero el comercio de contenedores se está reduciendo conforme la producción de bienes de consumo se acerca a los sitios de demanda. HKND apuesta a que el tamaño de los barcos se incrementará para reducir los costos por contenedor.

Algunos creen que si el gobierno chino respalda el proyecto, tal vez el tránsito de navíos militares además de comerciales sea una parte oculta de la agenda. “Así como Estados Unidos busca expandirse en el Pacífico, no es poco razonable que China quiera hacerlo en el Atlántico. Cualquier persona con estudios puede ver las posibilidades estratégicas”, reconoce Manuel Coronel, jefe de la Autoridad del Gran Canal de Nicaragua.

Hasta ahora Estados Unidos se ha mantenido flemático con respecto a la empresa. Tal vez, al igual que Jorge Quijano, administrador del canal de Panamá, crea que en lo financiero el proyecto es un barril sin fondo y no tiene futuro. Quijano calcula que para que el canal de Nicaragua obtuviese una ganancia competitiva sobre la inversión, tendría que cobrar lo doble de las cuotas aplicadas en Panamá, lo que desalentaría a la mayoría de los clientes.

Los gobernantes sandinistas de Nicaragua se encogen de hombros ante las preocupaciones. “Si China está detrás del proyecto, no será un gran problema que Wang Jing consiga el financiamiento”, afirma Coronel. Después de todo, ¿por qué China no pagaría por ver salir un día sus flotas navales de la selva centroamericana, justo en las narices de Estados Unidos?

Economist Intelligence Unit

