

## EL PROYECTO DEL CANAL INTEROCEÁNICO EN NICARAGUA Y LA INCIDENCIA DE CAPITALS CHINOS EN AMÉRICA CENTRAL

*The interoceanic canal project in Nicaragua and the influence of Chinese capitals in Central America*

*Paula Daniela Fernández<sup>1</sup>*  
*Fernando Gabriel Romero Wimer<sup>2</sup>*

### Introducción

Desde su independencia política, Nicaragua estuvo atravesada por los intereses geopolíticos de varias potencias extranjeras, en complicidad con las clases dominantes locales. Ejemplo de la confluencia de estos intereses fue la intención de abrir una ruta canalera. Así, en 1840, a raíz del proyecto canalero, el gobierno nicaragüense comenzó la búsqueda de inversionistas, despertando las ambiciones geopolíticas de varias naciones. Gran Bretaña fue uno de los primeros países en demostrar interés, aunque rápidamente los Estados Unidos (EEUU) se erigirían como la principal potencia de la región centroamericana<sup>3</sup> y caribeña, desplazando a los británicos.

Así, a comienzos del siglo XX, EEUU intervino en Nicaragua provocando el derrocamiento del presidente José Santos Zelaya (1909), luego de que afrontara el intento de construir un canal interoceánico con el financiamiento de otras potencias.

Durante los años de la ocupación militar estadounidense (1912-1924), Nicaragua firmó tratados que dañaron su soberanía nacional como el famoso tratado Chamorro-Bryan (1914) por medio del cual el gobierno de Nicaragua concedía a los EEUU los derechos exclusivos y perpetuos de la ruta canalera a cambio de tres millones de dólares (KINLOCH TIJERINO, 2008: 232).

---

<sup>1</sup> Docente e pesquisadora do curso de Relações Internacionais e integração da Universidade Federal da Integração Latino-americana (UNILA). Email: fernandezpaula81@gmail.com

<sup>2</sup> Docente e pesquisador do curso de Relações Internacionais e integração da Universidade Federal da Integração Latino-americana (UNILA). Email: fernandogromero@gmail.com

<sup>3</sup> Utilizaremos los conceptos de América Central y Centroamérica para referirnos al territorio que une Sudamérica con América del Norte.

La injerencia de los EEUU en los asuntos internos de Nicaragua fueron una constante, y la derrota de la Revolución Sandinista en 1990 dio continuidad a la intromisión estadounidense en el país, observando, además, la consolidación de un capitalismo dependiente, siendo el proyecto del canal interoceánico parte de esta problemática.

De este modo, en 2012, el gobierno de Daniel Ortega<sup>4</sup> anunció la construcción del canal interoceánico y aprobó una serie de leyes con el fin de darle un marco legal al proyecto. Así, en 2014 empezaron a realizarse algunas obras bajo la expectativa de que el canal podría comenzar a funcionar en 2020, aunque en la actualidad no hay indicios de que el plan esté siendo ejecutado (CEPAL, 2016; AFP, 2018). Sin embargo, desde su anuncio y con el establecimiento de leyes y acuerdos para su posible construcción, las voces en contra del canal se fueron multiplicando, destacándose el problema del impacto socio-ambiental y las concesiones que el gobierno de Nicaragua estaría otorgando a la empresa constructora HKND Group, radicada en Hong Kong.

Paralelamente, desde hace algunas décadas asistimos a la emergencia de nuevas potencias (China, Brasil), y a la reconfiguración de otras (Rusia), las cuales vienen ocupando un lugar relevante en América Latina y el Caribe, lo cual se ha expresado en el incremento acelerado de inversiones de capitales de esos orígenes en la región y en la profundización de los vínculos económicos e internacionales entre los países involucrados (EVAN ELLIS, 2009; CESARIN, 2008).

Sobre esta base, nos proponemos describir y analizar el proyecto del canal interoceánico en Nicaragua en relación con la incidencia de capitales chinos en este país y la región centroamericana. Para ello estructuramos el texto de la siguiente manera: recobramos algunas consideraciones teóricas sobre la dinámica capitalista, caracterizamos al país asiático en el plano internacional y sus vínculos con América Latina y el Caribe, hacemos un *racconto* histórico sobre las intenciones de abrir una ruta canalera en Nicaragua y un análisis del proyecto del Gran Canal Interoceánico impulsado por el gobierno de Daniel Ortega (2007- actual) y su relación con la República Popular China.

### **La dinámica económica imperante en el capitalismo contemporáneo**

En el presente apartado, buscamos caracterizar brevemente la dinámica capitalista, partiendo de la idea de que desde la década de 1980 asistimos a una mundialización de la relación capital-trabajo (ASTARITA, 2006) la cual está vinculada a la aparición de nuevas potencias. De este modo, y sin pretender hacer un estudio acabado sobre la cuestión, consideramos que la expansión del capitalismo a escala planetaria viene presentando las siguientes características:

- La concentración y centralización del capital: la competencia capitalista deriva en la formación de monopolios y oligopolios.
- La fusión del capital bancario y el capital industrial, lo cual da origen al capital financiero. Para aumentar la alícuota de plusvalía, los empresarios intentan ampliar o diversificar el proceso productivo,

---

<sup>4</sup> En 2006, el Frente Sandinista de Liberación Nacional (FSLN) triunfó en las elecciones presidenciales, llevando a Daniel Ortega a la presidencia.

incrementar el tiempo de trabajo, intensificar la capacidad productiva del trabajo o una combinación entre estas posibilidades. Al expandir o diversificar la producción de sus negocios necesitan reunir suficientes recursos para realizar nuevas inversiones. Esta situación otorga a los bancos el papel de depósitos de dinero y facilitadores de créditos de los intereses capitalistas.

- Dominio del capital y la oligarquía financiera. La fusión de los grandes bancos y la industria se aprecia no solo en la fusión de acciones de unos y otros, sino también en la entrada de los directores de bancos en la dirección de las empresas industriales y comerciales, y viceversa. Inclusive, estos también forman parte del cuadro administrativo (funcionarios públicos) dentro de los Estados.

- Exportación de capitales: se produce un incremento del cambio al interior de los países y, muy especialmente, en el terreno internacional. El exceso de capital en los países centrales los hace buscar espacios lucrativos para dar salida a sus capitales con el fin de continuar y aumentar la acumulación.

- El reparto económico y territorial del mundo entre las principales asociaciones y potencias capitalistas. Con el fin de aumentar sus beneficios, y estimulados por el predominio del capital financiero, los monopolios y los oligopolios, las grandes potencias y asociaciones buscan expandirse a nivel mundial. Esto genera luchas para aumentar o conservar sus áreas de influencia y los mercados donde colocan sus productos y capitales y obtienen materias primas y recursos vitales para continuar con el proceso de reproducción ampliada del capital. El accionar del capitalismo en esta fase presenta dos caras: una puramente económica (inversiones y negocios diversos); y otra diplomática y política que se expresa de diversas formas: intromisión en terceros países, guerras, conflictos localizados que tienen el objetivo de repartir beneficios y poder entre las grandes potencias, así como someter a los países dependientes (AZCUY AMEGHINO; ROMERO WIMER, 2011: 17). En síntesis, la propia lógica del capitalismo contemporáneo conduce al conflicto y a la guerra, mientras que el reparto económico constituye una forma de descomprimir el conflicto social al interior de las potencias.

Vale destacar que a principios de siglo XX Lenin advertía sobre la relevancia de las materias primas, considerando que “los monopolios han determinado una tendencia a apoderarse de las más importantes fuentes de materias prima” (LENIN, [1916] 2004: 114), y sostenía que:

Para el capital financiero tienen importancia no sólo las fuentes de materias primas descubiertas ya sino las que es posible descubrir, pues la técnica se desarrolla con una rapidez increíble y las tierras hoy inservibles, pueden ser convertidas mañana en tierras útiles si se descubren nuevos procedimientos [...] si se invierten mayores capitales. Lo mismo se puede decir con respecto a la exploración de riquezas minerales (LENIN, [1916] 2004: 80).

Si bien este autor se refería al fenómeno del imperialismo a comienzos del siglo XX, resultan interesantes estas observaciones para reflexionar sobre la relevancia que tienen las materias primas y los recursos naturales para los países imperialistas y las disputas que se generan en torno a estos recursos, tema al que volveremos en el transcurso de esta investigación.

A estas cinco características, debemos considerar la formación de potencias capitalistas sobre la base del cambio de carácter de países socialistas como lo fue el caso de la reinstauración de relaciones capitalistas en la República Popular China (1978) y la disolución de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (1991).

En la actualidad, podemos señalar que, si bien los EEUU mantienen aún la supremacía económica, militar y política, su condición hegemónica ha comenzado a resquebrajarse. Se observa el surgimiento de países y burguesías rezagadas a condiciones de potencias emergentes -como es el caso de Brasil, India y Sudáfrica, entre otros- y una reconfiguración de las relaciones internacionales que lleva al predominio de la multipolaridad (VISENTINI et. al., 2013).

En síntesis, sostenemos que para comprender los acontecimientos y procesos políticos y económicos que ocurren a nivel mundial debemos contemplar la dinámica capitalista y la exportación de capitales sostenida en los aparatos estatales de las principales potencias que se encuentran en la cúpula de poder mundial, y que subordinan a la mayoría de los países estableciéndose relaciones (económicas, políticas, diplomáticas) asimétricas y de dependencia (AZCUY AMEGHINO; ROMERO WIMER, 2011: 14).

### **El ascenso económico de China y sus vínculos con América Latina y el Caribe**

En 1978, bajo el liderazgo de Deng Xiaoping, comenzaron a ocurrir en China una serie de transformaciones económicas y políticas que implicaron, entre otras cosas, el restablecimiento del capitalismo en este país y la integración de su economía al sistema mundial capitalista (WANG, 2013). La reforma económica

se dirigió a ampliar la autonomía de las empresas, la participación del capital extranjero en empresas conjuntas, la exportación de mercancías y la exportación de capital. Asimismo, se establecieron zonas económicas especiales y en 1984 se abrieron 14 ciudades costeras al capital extranjero (ROMERO WIMER; FERNÁNDEZ HELLMUND, 2016a: 145).

Bajo el discurso de “modernizar la economía nacional” (BEIJING INFORMA, 1994: 2), de “autoperfeccionamiento y autodesarrollo del sistema socialista” (BEIJING INFORMA, 1994: 6), o de conformación de la “economía de mercado socialista” (BEIJING INFORMA, 1994: 43), se sentaron las bases de la restauración del sistema capitalista en China (MEISNER, 2013).

Desde mediados de la década de 1980, el Producto Bruto Interno (PBI) de China expresó tasas de crecimiento de un 10% de promedio, siendo que en el año 2000 alcanzó el sexto lugar entre los mayores PBI del mundo (WORLD BANK, 2018) y en 2014 pasó a ser la primera economía del planeta (INTERNATIONAL MONETARY FUND, 2014). A este crecimiento se le ha sumado, la incorporación de Hong Kong (julio de 1997) -con la segunda bolsa de valores más importante de Asia- y Macao (en diciembre de 1999), ambas en carácter de regiones administrativas especiales. Asimismo, el Estado chino ha promovido las inversiones de capitales chinos en terceros países, lo que también ha generado disputas importantes con capitales con una larga

historia en los distintos segmentos del mercado internacional.<sup>5</sup> Este nuevo escenario permitió al país asiático ubicarse entre las principales naciones comerciales del mundo en los últimos 20 años, manteniendo un constante balance comercial positivo en relación con dos de sus principales competidores: EEUU y la Unión Europea (UE).

Como parte de esta expansión, se observa el establecimiento e incremento de los vínculos económicos y diplomáticos entre China y América Latina y el Caribe (LI, 1992), región que cuenta con varios factores de interés para el gigante asiático (AGUILAR, 2014; AGUIAR DE MEDEIROS, 2008), entre los que podemos destacar: expandir sus mercados; acceder a materias primas (productos agropecuarios y mineros) y fuentes de energía<sup>6</sup>; aislar y disuadir el proyecto de autonomía de Taiwán;<sup>7</sup> consolidar a China como superpotencia; y orientar sus intereses políticos y geopolíticos en torno a la disputa interimperialista, en especial con los EEUU (CESARIN 2008: 122).<sup>8</sup>

Para alcanzar sus metas, China ha venido desarrollando diversas estrategias comerciales, diplomáticas y culturales, algunas de las cuales pretenden distanciarlo de la imagen negativa del imperialismo, y en particular del imperialismo estadounidense. Ante ello, la diplomacia china se muestra pacífica (*peaceful development strategy*) (Cfr. CESARIN, 2008: 121), promueve relaciones multilaterales y relaciones sur-sur, establece acuerdos de cooperación, integración e intercambio cultural y académico, impulsa la migración de sus ciudadanos, y tiende a apoyar, o a mantener una aproximación con gobiernos populares como los de Venezuela y Cuba (MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLICA OF CHINA, 2016).

China, además de fortalecer sus relaciones diplomáticas y económicas con los países más poderosos de América Latina -como Brasil, Argentina y México- está estrechando sus vínculos con América Central y el Caribe por dos cuestiones fundamentales: 1) su posición geoestratégica (en particular, en referencia a su relevancia militar y económica) (CESARIN, 2008: 118)<sup>9</sup>, y 2) obstaculizar el reconocimiento de Taiwán, dado que la mitad de los países que reconocen a este Estado se encuentran en el área<sup>10</sup> (EVAN ELLIS, 2009; AGUILAR, 2014).

Con respecto al primer punto vale destacar que si bien en términos comerciales, América Central y el Caribe pueden parecer poco interesantes -en 2014, la región representaba en conjunto un 7% del comercio global chino- (ROMERO WIMER; FERNÁNDEZ HELLMUND, 2016b), resulta un espacio central en términos

<sup>5</sup> Por ejemplo, en 2005 el gobierno de los EEUU rechazó la compra de la petrolera californiana UNOCAL por parte de la *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC).

<sup>6</sup> El acceso a los mercados internacionales de materias primas y energía constituye uno de los objetivos diplomáticos fundamentales del gobierno chino debido a los altos niveles de consumo de petróleo y gas. En este sentido, América Latina y el Caribe constituye una reserva de materias primas y recursos naturales muy importante.

<sup>7</sup> Habitualmente, se hace referencia a Taiwán como República de China (RC) y a China como República Popular China (RPC).

<sup>8</sup> Algunos analistas consideran que, de todas maneras, China ajusta su política exterior, en especial hacia América Latina, para no entrar en conflicto directo con EEUU.

<sup>9</sup> Una de las hipótesis de guerra de China está basada en el control de recursos naturales vitales y/o en rutas de abastecimiento señala que, lo cual permite pensar que América Central y el Caribe también constituyen un espacio relevante sobre el cual tener injerencia y control.

<sup>10</sup> América Latina es considerada por algunos autores como el principal "campo de batalla" entre China y Taiwán ya que gran parte los países que reconocen y mantienen relaciones diplomáticas con la República de China se encuentran en Latinoamérica. Ellos son: Belize, El Salvador, Paraguay, Haití, Nicaragua, Saint Lucia, Guatemala, Honduras, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and the Granadines.

geoestratégicos, así como un nicho comercial a conquistar y una región con recursos energéticos que China necesita a mediano y largo plazo (AGUILAR, 2014).

En cuanto al segundo punto, el caso de Taiwán es más discutido. Efectivamente China tiene interés en recuperar Taiwán, país que cuenta con poco apoyo internacional. No obstante, en 2010, China y Taiwán firmaron un acuerdo de cooperación económica que marca una nueva etapa en las conflictivas relaciones entre ambas naciones.

Por otra parte, China ha representado para las economías extractivistas y primario-exportadoras latinoamericanas un factor de recuperación económica y el establecimiento de nuevos negocios a raíz del aumento de los precios de los *commodities*<sup>11</sup> derivado de la demanda de este país asiático (CESARIN, 2008; EVAN ELLIS, 2009). Igualmente, el establecimiento de alianzas entre los países latinoamericanos con China puede constituir la formación de un contrapoder, en especial frente a EEUU.

Resumiendo, pensamos que existen numerosos intereses por parte del país asiático para establecer, mantener y profundizar sus relaciones con América Latina y el Caribe, motivo por el cual viene desarrollando diversas estrategias comerciales, diplomáticas y culturales.

### **El canal interoceánico: de la independencia de Nicaragua al “neosandinismo”<sup>12</sup>**

El proyecto de abrir una ruta canalera que uniera los océanos Atlántico y Pacífico se remonta al período colonial, aunque fue durante el siglo XIX, en el contexto de la expansión capitalista y las rivalidades entre las grandes potencias, que Nicaragua cobró mayor interés geopolítico.

De esta manera, en ese periodo el gobierno nicaragüense comenzó la búsqueda de inversionistas para llevar a cabo el proyecto canalero, despertándose rápidamente la rivalidad entre EEUU y Gran Bretaña por el mismo. Ello generó diversas tensiones, las cuales se buscaron resolver en 1850 tras la firma del tratado Clayton-Bowler (1850) por medio del cual ambas potencias se comprometían a no construir bases militares en Centroamérica y a garantizar la neutralidad de la ruta interoceánica.

La construcción del canal de Suez (1867) volvió a generar interés por el proyecto canalero en Centroamérica motivo por el cual ingenieros estadounidenses analizaron la geografía de la región Mesoamericana y concluyeron que el canal debía realizarse en Nicaragua. No obstante, en 1879 el ingeniero francés Fernando de Lesseps consideró que debía realizarse por Panamá y organizó una compañía francesa para su construcción, la cual quebró en 1888, dejándole el camino abierto a EEUU que, finalmente, concluyó la obra.

El argumento utilizado para realizar el canal en Panamá se correspondía con cuestiones técnicas, aunque la causa de fondo se debía a razones geopolíticas, motivo por el cual Estados Unidos promovió la

---

<sup>11</sup> Si bien asistimos a una caída de los precios de los *commodities* desde 2012, estos siguen siendo relevantes para las economías primario exportadoras latinoamericanas.

<sup>12</sup> Utilizamos la expresión neosandinismo para diferenciar el gobierno del FSLN que se inició en 2007, del gobierno revolucionario sandinista de la década de 1980.

separación de Panamá de Colombia en 1903, convirtiendo al primero en un Estado formalmente independiente.

A comienzos del siglo XX, EEUU intervino en Nicaragua llevando al derrocamiento del presidente José Santos Zelaya (1909), el cual representaba una contrariedad para los intereses geopolíticos norteamericanos por dos motivos: planeó construir un canal interoceánico con el financiamiento de otras potencias, y extender su influencia en toda Centroamérica reconstruyendo la Federación Centroamericana. Además, Zelaya consideraba que tenía derecho de negociar préstamos para desarrollar obras que trajeran el progreso a Nicaragua con cualquier gobierno o compañía que ofreciera condiciones favorables de pago.

De esta forma, bajo las presiones del gobierno estadounidense, Zelaya renunció a la presidencia, en medio de un conflicto entre liberales y conservadores y, en 1912, *marines* estadounidenses ocuparon el territorio nicaragüense, imponiendo EEUU su control político y financiero sobre el país (KINLOCH TIJERINO, 2008: 386-387).

Durante los años de la ocupación militar estadounidense (1912-1924), Nicaragua firmó tratados que dañaron la soberanía nacional como el famoso tratado Chamorro-Bryan (1914) por medio del cual el gobierno de Nicaragua concedía a los EEUU los derechos exclusivos y perpetuos de la ruta canalera a cambio de tres millones de dólares (KINLOCH TIJERINO, 2008: 232). Este tratado fue revocado por Anastasio Somoza Debayle en 1970, cuando EEUU estaba dispuesto a anular el mismo y el interés por construir un canal había quedado temporalmente desactivado.

Sin embargo, con el inicio de los gobiernos neoliberales (1990) en Nicaragua, el proyecto de construir una ruta canalera fue retomado. Así, a fines del gobierno de Violeta Barrios de Chamorro (1990-1997) se presentaron algunas propuestas, tanto para la edificación de un “canal seco” como de un “canal húmedo”. El proyecto de “canal seco” consistía en “construir una línea de ferrocarriles entre un puerto de la Costa Caribe y un puerto de la costa del Pacífico” (VAN DER POST, 2014a: 174); y en torno a la propuesta de “canal húmedo”, se formularon dos proyectos: 1) la construcción de un canal mayor que el de Panamá (el Gran Canal de Nicaragua); y 2) y la construcción de un canal más pequeño y con visión ecológica: el Ecocanal (VAN DER POST, 2014a: 175).

Sobre la base a estas propuestas, en 1995 la Asamblea Nacional de Nicaragua creó una comisión mixta para hacer un examen de las mismas, y en 1999, durante la presidencia de Arnoldo Alemán (1997-2002), se conformó una Comisión de Trabajo del Gran Canal que con distintos equipos trabajó varios años, “hasta presentar su tercer, y más elaborado perfil de proyecto en agosto de 2006. Es la propuesta para un ‘supercanal’, capaz de ser recorrido por los barcos más grandes que existen hoy en el mundo” (VAN DER POST, 2014b: 1).

A diferencia de otras propuestas canaleras, el nuevo proyecto -posteriormente retomado por la administración de Enrique Bolaños (2002-2007)- planteaba rutas alternativas y algunas preocupaciones medioambientales.

Además de la intencionalidad de construir una ruta canalera manifestada por los gobiernos nicaragüenses, diversas delegaciones extranjeras expresaron interés en el mismo. Por ejemplo, en 2003, un



memorando de la Presidencia de la República señalaba una reunión entre representantes del gobierno de Nicaragua con inversionistas chinos. No obstante, el asesor presidencial, Frank Arana, habría respondido que el proyecto no contemplaba la posibilidad de un arreglo a nivel bilateral entre países y que proponía hacerse a nivel de empresa privada (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA, 2003a).

Mientras la gestión Bolaños parecía rechazar la propuesta de los inversionistas chinos, se mostraba interesada en atraer otros capitales. De esta forma, en 2003, durante una reunión entre el embajador británico Timothy Patrick Brownbill y Enrique Bolaños, el presidente nicaragüense fue invitado a visitar Gran Bretaña. Como respuesta al convite, Bolaños dijo que estaban interesados en “poder reunirse con inversionistas ingleses que deseen invertir en áreas de interés para Nicaragua como el Eco Canal o Canal Interoceánico” (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA, 2003b).

Hacia fines de 2006, Enrique Bolaños reavivó el proyecto del canal interoceánico en un fórum que reunió a los ministros de defensa del Hemisferio Occidental: “Bolaños suggested that the viability of such a Project would depend in investment from Banks in China and Japan” (EVAN ELLIS, 2009: 232).

Si bien los gobiernos de Alemán y Bolaños evaluaron la posibilidad de construcción del canal, fue durante la presidencia de Daniel Ortega que el proyecto canalero cobró mayor fuerza. En 2007, Ortega expresaba predisposición para llevarlo adelante, aunque en ese tiempo, el proyecto parecía ser sólo una idea.

Sin embargo, en mayo de 2012 Ortega comunicó en un encuentro realizado en San José de Costa Rica al que asistieron varios mandatarios centroamericanos y el presidente de los EEUU, Barack Obama, que estaba “empeñado en construir el Canal interoceánico por Nicaragua” (EQUIPO ENVÍO, 2013: 1).

De esta manera, en 2012, el gobierno “neosandinista” relanzó el proyecto iniciado por Alemán y Bolaños aunque con algunas diferencias en lo que respecta a las formas de contratación y financiación del proyecto (VAN DER POST, 2014b: 6), y al tiempo transcurrido entre el año de lanzamiento de la propuesta y el aceleramiento para concretar la misma. Así, en mayo del mismo año, Daniel Ortega anunció el proyecto del canal interoceánico, y pocos meses después, el 9 julio, la Asamblea Nacional aprobó la Ley N° 800 denominada “Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua”, la cual declara que el canal es prioridad e interés supremo nacional (LEY N° 800, 2012).

Un año más tarde, en julio de 2013, la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la Ley N° 840, denominada “Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”. Esta ley declara tener por objeto

aprobar y autorizar a firmar posteriormente el Acuerdo Marco de Concesión e Implementación, en adelante referido como ‘MCA’, a suscribirse entre la autoridad de El Gran Canal de Nicaragua, el Gobierno, la Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua, la Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A., en adelante “El Inversionista” o “El Concesionario” y HK Nicaragua Canal Development Investment Co., Limited, una compañía de responsabilidad limitada constituida en Hong Kong (LEY N° 840, 2013: 4973).



Nótese que el Acuerdo Marco involucra la participación de la compañía HKND, radicada en Hong Kong. De hecho, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), en 2015, informaba que participarían de la construcción del canal varias de las principales empresas chinas (CEPAL, 2015: 48).

No obstante, China nunca comunicó oficialmente que deseaba construir un canal por Nicaragua, y en la actualidad no hay indicios de que se esté dando continuidad a las obras para la construcción de la misma (CEPAL, 2016). Inclusive, la agencia de noticias AFP (2018) informaba recientemente que “la construcción de carreteras de acceso al canal en la costa del Pacífico sur está suspendida y los trabajos de excavación de 5 mil millones de metros cúbicos de tierras, que iniciarían en 2016, fueron aplazados de manera indefinida”. No obstante, la Ley N° 840, que contempla la expropiación de tierras en la ruta por donde pasaría el canal, continua vigente y durante el año 2017 se registraron numerosas marchas de campesinos solicitando la derogación de la misma (CHAMORRO MENDIETA, 2017). De este modo, esta ley posibilitaría la realización de otros proyectos, independientemente del canal, así como la expropiación de tierras colindantes a la ruta canalera sobre las cuales habitan campesinos e indígenas y existen importantes recursos naturales. Permítasenos, a continuación, problematizar sobre este tema y la relación entre China y Nicaragua.

### **La incidencia de capitales chinos en América Central y los interrogantes sobre la construcción del canal interoceánico en Nicaragua**

En 2016 las obras para la construcción del canal interoceánico parecen haberse detenido y, hasta el momento, el Estado chino no ha expresado públicamente interés en las mismas. No obstante, la discreción forma parte de la política del gigante asiático, y no constituye un indicio de no estar interesado en ese proyecto en el mediano o largo plazo.

En este sentido, y pese a contar con datos escasos y/o fragmentados, sí sabemos que China viene incrementado su presencia en la región como lo expresa el establecimiento de relaciones entre China y Costa Rica en 2007 y la firma de un Tratado de Libre Comercio (TLC) con esta potencia en 2010. Estos acontecimientos impactaron en otros países centroamericanos, los cuales se habrían mostrado atraídos en seguir el camino de San José. Tal es el caso de Panamá que, en 2017, rompió relaciones con Taiwán, estableció vínculos diplomáticos con China<sup>15</sup> y se encuentra negociando un TLC con este país (CEPAL, 2018).

No obstante, algunos analistas señalan que China habría restringido las oportunidades de firmar nuevos acuerdos similares con los otros países de la región para no comprometer sus vínculos con Taiwán. Recordemos que las relaciones conflictivas entre las dos naciones asiáticas se encuentran en un *impasse* que se expresa en los acuerdos de cooperación económica firmados en 2010<sup>14</sup> (CARDENAL; ARAUJO, 2012: 271-272).

<sup>15</sup> En 2018, República Dominicana estableció relaciones diplomáticas con China y rompió con Taiwán.

<sup>14</sup> No obstante, esta tregua comenzó a deteriorarse a partir de la llegada a la presidencia de Taiwán de Tsai Ing-wei en 2016 por el Partido Demócrata Progresista. Este partido y su líder plantean la independencia de este país respecto de China. El restablecimiento de las relaciones de China con Gambia en (marzo de 2016) y con Santo Tomé y Príncipe (diciembre de 2016) marcan el inicio de la ruptura del *impasse*.

Asimismo, existen algunas voces que ponen en duda el interés de China por construir una ruta canalera en Nicaragua (Cfr. EFE, 2015), país que, además, tiene una participación activa en el canal de Panamá a través de las empresas Hutchinson–Whampoa y COSCO, esta última, la segunda mayor compañía naviera del mundo y la segunda en lo que respecta al uso del canal panameño. Incluso COSCO estuvo participando en el proyecto de ampliación del canal de Panamá (EVAN ELLIS, 2009).

Vale agregar que se están estudiando rutas marítimas alternativas a partir del descongelamiento de los casquetes polares como consecuencia del calentamiento global. Si la ruta ártica se volviera fácilmente navegable, las distancias entre Asia y Europa y Asia y Norteamérica se acortarían (MEI; TSZ, 2013: 370).

En este sentido, estas posibles alternativas -como la ampliación del canal de Panamá o rutas árticas- generan interrogantes sobre la relevancia de construir un canal interoceánico a través de Nicaragua. No obstante, los investigadores chinos Mei Chi Wong y Tsz Leung Yip consideran que un canal por Nicaragua beneficiaría al extremo asiático, y que la creación de un nuevo canal generaría una alternativa a la navegación marítima y estimularía el desarrollo comercial y naviero (MEI; TSZ, 2013: 369). Además, el canal de Nicaragua podría responder a las demandas de la navegación comercial -como la existencia de barcos Post Panamá que solo podrían atravesar un canal de mayores dimensiones al existente en América Central-.

Desde una perspectiva geopolítica, algunos investigadores que plantean un escenario de disputa entre diferentes potencias consideran que los canales y estrechos se tornarían puntos clave para asegurar el suministro de ciertos recursos esenciales como energía y petróleo (RODRIGUEZ citado en: MEI; TSZ, 2013: 372). Mientras China se convierta en un neto importador de petróleo, los EEUU, India y Japón serían vistos como potenciales obstaculizadores de China (COLLINS en MURRAY citado en: MEI; TSZ, 2013: 372).

Estas ideas no resultan descabelladas ya que China importa el 50% de su consumo de petróleo, generando una demanda de crudo y materias primas extraordinaria (AGUIAR DE MEDEIROS, 2008: 103). Asimismo, si bien China orienta -por el momento- su política exterior a un ascenso pacífico en la jerarquía del poder mundial (CESARIN, 2008: 121), mantiene una hipótesis de conflicto que se sustenta en el control de recursos naturales vitales y de las principales rutas de abastecimiento (CESARIN, 2008: 118). En un posible escenario de conflicto abierto contar -y controlar- con un canal alternativo al de Panamá se torna esencial para el suministro de recursos de los más diversos, y material bélico (Cfr. HUEBNER citado en: MEI; TSZ, 2013: 372). Si bien, esta ruta canalera pasó a manos panameñas en 1995, y existen importantes empresas chinas operando en la zona controlando varios puertos, continúa existiendo una estrecha relación entre Panamá y EEUU, siendo un punto estratégico para los intereses estadounidenses.

Inclusive, los investigadores Mei Chi Wong y Tsz Leung Yip (2013: 375) dicen que en caso de que los EEUU, India y Japón sean considerados potenciales obstaculizadores de China, el país asiático buscará una alternativa para prevenir el bloqueo marítimo. De esta manera, señalan que China invertirá en la construcción del canal de Nicaragua, y por medio de esta ruta evaluará extender su influencia a América del Sur mediante la inversión extranjera directa. Por lo tanto, agregan, América del Sur va a luchar contra el bloqueo marítimo y proveerá de materias primas y fuentes de energía que podrán ser transportadas por el canal nicaragüense.

Este análisis que se plantea como posible escenario, en realidad ya estaría en marcha no solo por el proyecto canalero en Nicaragua sino también por el estrechamiento o establecimiento de lazos comerciales y diplomáticos con América Latina y el Caribe.

Igualmente, debemos considerar que América Latina y el Caribe poseen el 25% de los bosques y el 40% de la biodiversidad del planeta, y en el caso específico de Centroamérica, a pesar de representar sólo el 0,5% de la superficie terrestre del planeta, posee una gran variedad de ecosistemas, contando con el 7% de la biodiversidad del mundo, entre lo que podemos destacar la enorme cantidad de animales y vegetales, muchos de ellos usados con fines medicinales por las poblaciones indígenas y campesinas (VEGA CANTOR; NOVOA, 2014). Es por ello que, pese a las incertidumbres sobre la construcción del canal, existen numerosos factores económicos y geopolíticos que nos hacen considerar que China podría estar interesada en la ruta canalera.<sup>15</sup>

Por otra parte, debemos considerar que antes de que los preparativos del gran canal salieran a la luz, el gobierno de Nicaragua había otorgado la concesión de una nueva red de telecomunicaciones inalámbricas a la empresa china *Xinwei*, dirigida por Wang Jing -director de HKND- y la compra a China de un satélite de telecomunicaciones que se pagaría con créditos chinos (VAN DER POST, 2014a: 321-322). Según Van der Post (2014a), podría haber una relación entre las tres contrataciones lo cual, además, seguiría una modalidad utilizada por las empresas chinas en la ejecución de grandes obras. Otra modalidad bajo la cual operan algunas empresas chinas es a través del otorgamiento de créditos que son pagados por la contraparte con materias primas. Asimismo, varios proyectos de infraestructura desarrollados por compañías de este país nunca fueron concluidas (CARDENAL; ARAÚJO, 2012: 151-152).

Vale señalar que según el sitio oficial de la empresa HKND, esta habría encargado a la empresa estatal china *China Railway Construction Corporation* (una de las mayores empresas constructoras del mundo) llevar a cabo estudios de viabilidad técnica, y convocó a la compañía *Xuzhou Construction Machinery Group* (XCMG) a colaborar en el proyecto (Cfr. HKND Group). Esta última empresa fabrica grandes vehículos, maquinarias y repuestos.

Según HKND, la empresa china *China Railway SIYUAN Survey and Design Group* es el contratista de diseño de plomo, y también es el encargado del diseño del sub-proyecto de la carretera que se realizará en Nicaragua, y el *Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research* (una de las principales empresas estatales chinas de alta tecnología) tiene la responsabilidad del diseño del proyecto del canal. De hecho, es una de las empresas vinculadas con la construcción de grandes hidroeléctricas.

También, la compañía *China Communications and Construction Company* (CCCC) Second Harbour Consultants sería la responsable del diseño de sub-proyecto de los puertos, la *Civil Aviation Engineering Consulting Company of China*, la encargada del diseño del sub-proyecto del aeropuerto, y *Shenzhen LAY-OUT Planning Consultants* la responsable diseñar la zona franca y centros de vacaciones.

<sup>15</sup> Recordemos que la Ley N° 840 además de contemplar la construcción de un canal, presenta un conjunto proyectos asociados que afectarían una parte considerable de los recursos naturales y las tierras dentro de la ruta y zonas aledañas -y por ende a las poblaciones y recursos naturales relacionadas con estos ecosistemas-. De este modo, la ley constituye un instrumento jurídico que permite desarrollar numerosos proyectos independientemente de que se construya el canal.

Siguiendo esta información, observamos la participación de varias empresas chinas, lo que aporta un nuevo elemento para pensar que China tendría interés en el proyecto.

En este sentido, consideramos que el interés por una vía alternativa al canal de Panamá se corresponde no solo con las necesidades del comercio mundial y el transporte marítimo, sino también con la relevancia geopolítica de América Central y el Caribe, tanto como espacio clave en el tránsito y acceso a recursos vitales (energía, materias primas, biodiversidad), como parte de la disputa entre las principales potencias -en especial con EEUU- y con la estrategia de defensa y el desarrollo del complejo industrial militar del Estado chino.

De todas maneras, nos quedan numerosos interrogantes que aun buscamos responder en esta investigación en curso: frente a la paralización de las obras, ¿se construirá finalmente el canal? ¿la Ley N° 840 servirá de base para hacer otros negocios y profundizar el proceso de acumulación del capital y la apropiación de recursos estratégicos con la complicidad de las clases dominantes nicaragüenses? ¿Cómo reaccionará EEUU? ¿Cómo impactará el proyecto canalero en términos socio-ambientales?

### **Consideraciones Finales**

En el presente estudio analizamos el proyecto del canal interoceánico en Nicaragua y su relación con la presencia de capitales chinos en este país y la región centroamericana. Con tal fin, caracterizamos al país asiático como potencia capitalista por lo que en primer lugar desarrollamos un breve apartado para explicar la dinámica capitalista, partiendo de la idea de que desde la década de 1980 asistimos a una mundialización de la relación capital-trabajo, y como ello se relaciona con la aparición de nuevas potencias, planteando la relevancia de las materias primas y riquezas minerales para los países centrales.

Sobre esta base, describimos el ascenso económico de la República Popular China y el establecimiento y fortalecimiento de sus relaciones diplomáticas y económicas con América Latina y el Caribe, subrayando los intereses implícitos de este país con respecto a la región para lo cual China ha venido desarrollando diversas estrategias comerciales, diplomáticas y culturales.

Igualmente, manifestamos que China está estrechando sus vínculos con América Central y el Caribe por dos cuestiones fundamentales: 1) Su posición geoestratégica, indicando que, si bien en términos comerciales América Central y el Caribe pueden parecer poco interesantes, resulta un espacio central en términos geoestratégicos, así como un nicho comercial a conquistar y una región con recursos energéticos que China necesita a mediano y largo plazo y 2) obstaculizar el reconocimiento de Taiwán.

En el tercer apartado, recorrimos la historia del canal interoceánico, desde sus primeras proyecciones en los siglos XIX y XX, hasta llegar al impulso dado por el “neosandinismo” y la sanción, en 2013, de la Ley N° 840, denominada “Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”. Si bien desde el 2016, las obras para la edificación del canal interoceánico parecen haberse detenido, la Ley N° 840 continua vigente lo cual posibilitaría la realización de otros proyectos, independientemente del canal, así como la expropiación de

tierras colindantes a la ruta canalera sobre las cuales habitan campesinos e indígenas y existen importantes recursos naturales.

Finalmente, analizamos la relación del proyecto canalero con China, tema que presenta muchos interrogantes debido a la paralización de las obras, la fragmentación de las fuentes y a las diversas opiniones en torno a la construcción del canal. Pese a contar con datos escasos y/o fragmentados, evidenciamos que China viene incrementado su presencia en la región como lo expresa el establecimiento de relaciones entre China y Costa Rica en 2007 y la firma de un TLC entre ambos 2010, así como el caso de Panamá que en 2017 rompió relaciones con Taiwán, y estableció vínculos diplomáticos con China.

Si bien el Estado chino no expresó públicamente interés en construir un canal interoceánico a través Nicaragua y que China posee una participación activa en el canal de Panamá a través de las empresas Hutchinson–Whampoa y COSCO, desde una perspectiva geopolítica, sí podría estar participando del proyecto a través de capitales de ese origen. Ante ello, mostramos que algunos investigadores plantean un escenario de disputa entre diferentes potencias y consideran que los canales y estrechos se tornarían puntos clave para asegurar el suministro de ciertos recursos esenciales como energía y petróleo. Estas ideas no nos resultan descabelladas ya que China genera una demanda de crudo y materias primas extraordinaria. Además, si bien China orienta -por el momento- su política exterior a un ascenso pacífico en la jerarquía del poder mundial mantiene una hipótesis de conflicto que se sustenta en el control de recursos naturales vitales y de las principales rutas de abastecimiento por lo que en un posible escenario de conflicto abierto contar -y controlar- con un canal alternativo al de Panamá se torna esencial para el suministro de recursos de los más diversos, y material bélico.

Finalmente, señalamos que HKND encargó a varias empresas chinas diversas tareas, lo que aporta otro elemento para pensar que China estaría participando del proyecto. De este modo, sostenemos que el establecimiento de una vía alternativa al canal de Panamá se corresponde no sólo con las necesidades del comercio mundial y el transporte marítimo sino también con la relevancia geopolítica de América Central y el Caribe, tanto como espacio clave en el tránsito y acceso a recursos vitales (energía, materias primas, biodiversidad), como parte de la disputa entre las grandes potencias -en especial con EEUU- y con la estrategia de defensa y el desarrollo del complejo industrial militar del Estado chino.

## REFERENCIAS

- AFP. Incertidumbres financieras desvanecen sueño de canal en Nicaragua. **La Prensa**. Panamá, 21 de febrero, 2018. Disponible en: [https://www.prensa.com/economia/Incertidumbres-financieras-desvanecen-sueno-Nicaragua\\_0\\_4969003089.html](https://www.prensa.com/economia/Incertidumbres-financieras-desvanecen-sueno-Nicaragua_0_4969003089.html). Acceso el 1 de marzo de 2018.
- AGUIAR DE MEDEIROS, Carlos. China: desenvolvimento econômico e ascensão internacional. In: **Conferência Nacional de Política Externa e Internacional – III CBPEPI: o Brasil no mundo que vem aí**. Seminário China, pp. 89-112. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2008.

- AGUILAR, Aleksander. América Central entre dos Chinas: de la historia al pragmatismo. In: SOTO ACOSTA, Willy (ed.) **Política Internacional e integración regional comparada en América Latina**, pp. 257-267. San José: FLACSO, 2014.
- ASTARITA, Rolando. **Valor, mercado y mundialización**. Buenos Aires: Kaicron, 2006.
- AZCUY AMEGHINO, Eduardo; ROMERO WIMER, Fernando. El imperialismo y el sector agroindustrial argentino: ideas, referencias y debates para reactivar una vieja agenda de investigación. In: **Revista Interdisciplinaria de Estudios Sociales**. Bahía Blanca, N° 4, pp. 11-46, 2011.
- BEIJING INFORMA. **15 años de reforma económica en China (1978-1993)**. Beijing: Nueva Estrella, 1994.
- CARDENAL, Juan Pablo; ARAÚJO, Heriberto. **La silenciosa conquista china**. Una investigación por 25 países para descubrir como la potencia del siglo XXI está forjando su futura hegemonía. Buenos Aires: Crítica, 2012.
- CEPAL. **La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe**. Santiago de Chile: Naciones Unidas/ Comisión Económica para América Latina, 2015.
- \_\_\_\_\_. **La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe**. Santiago de Chile: Naciones Unidas/ Comisión Económica para América Latina, 2016.
- \_\_\_\_\_. **Centroamérica y República Dominicana: evolución económica en 2017 y perspectivas para 2018**. México: Naciones Unidas/ Comisión Económica para América Latina, 2018.
- CESARIN, Sergio. O fator China nos novos equilíbrios regionais. In: **Conferência Nacional de Política Externa e Internacional – III CBPEPI: o Brasil no mundo que vem aí. Seminário China**, pp.113-136. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2008.
- CHAMORRO MENDIETA, Emiliano. Campesinos anuncian marcha anticanal número 94. **La Prensa**. Managua, 19 de octubre, 2017. Disponible en: <https://www.laprensa.com.ni/2017/10/19/politica/2316537-campesinos-anuncian> (Acceso el 1 marzo de 2018)
- EFE. Canal de Panamá afirma que China no quiere financiar el proyecto de Nicaragua. **Infolatam. Información y análisis de América Latina**. S.l., 13 de abril, 2015. Disponible en: <http://www.infolatam.com/2015/04/13/canal-de-panama-afirma-que-china-no-quiere-financiar-el-proyecto-en-nicaragua/> (Acceso 5 de mayo de 2015).
- EQUIPO ENVÍO. Gran canal: tiempo de ‘canalizar’ sueños y cortinas de humo. In: **Revista Envío**. Managua, N° 372, 2013. Disponible en: <http://www.envio.org.ni/> (Acceso el 10 de septiembre de 2014).
- EVAN ELLIS, R. **China in Latin America**. London/Colorado: Lynne Rienner, 2009.
- HKND GROUP [on line]. Disponible en: <http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=3> (Acceso el 1 de marzo de 2018).
- INTERNATIONAL MONETARY FUND. **World Economic Outlook Database**. Octubre de 2014. Disponible en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/weodata/weoselgr.aspx>. (Acceso el 1 de noviembre de 2014).
- KINLOCH TIJERINO, Francis. **Historia de Nicaragua**. Managua: IHNCA/UCA, 2008.
- LENIN, Vladimir I. **El imperialismo fase superior del capitalismo**. Buenos Aires: Quadrata, [1916] 2004.
- LEY N° 800. **Ley del Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de creación de Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, la cual declara que el canal es prioridad e interés supremo nacional**. Managua, de julio, 2012. Disponible en:



[http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/\\$FILE/Ley%20No.%20800%20E1%20Gran%20Canal.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/$FILE/Ley%20No.%20800%20E1%20Gran%20Canal.pdf) (Acceso el 5 de septiembre de 2014).

LEY N° 840. Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. In: **La Gaceta. Diario Oficial de la República de Nicaragua**. Managua, 14 de junio, 2013. Disponible en: [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf) (Acceso el 5 de septiembre de 2014).

LI, Guoxing. La política exterior de China. In: **Relaciones Internacionales**, La Plata, 1992, Vol 1, N° 2, 1-10. Disponible en: [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/10204/Documento\\_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/10204/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (Acceso el 20 de julio de 2018).

MEI, Chi Wong; TSZ, Leung Yip. Nicaragua Canal: a new corridor to Far East Asia. In: **International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA) 2013: Trade, Supply Chain Activities and Transport: Contemporary Logistics and Maritime Issues**. Hong Kong, 3-5 de junio, 2013.

MEISNER, Maurice. ¿Qué capitalismo es el chino? In: **Explorador. China la dueña del futuro**. Buenos Aires, Capital Intelectual, 2013, pp. 28-33.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA [ON LINE]. Documento sobre la política de China hacia América Latina y el Caribe, 24 de noviembre de 2016. Disponible en: <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml> (Acceso el 20 de julio de 2018).

NATANSON, José (Comp.). **El explorador China**. Buenos Aires: Le Monde Diplomatique/ Capital Intelectual.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA. Inversionistas chinos (Gran Canal). In: **Ayuda Memoria**. Managua, 29 de agosto, 2003a. Disponible en: <http://sajurin.enriquebolanos.org/> (Acceso el 5 de septiembre de 2014).

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE NICARAGUA. Reunión con Embajador de Inglaterra. In: **Ayuda Memoria**. Managua, 5 de febrero, 2003b. Disponible en: <http://sajurin.enriquebolanos.org/> (Acceso el 5 de septiembre de 2014).

ROMERO WIMER, Fernando; FERNÁNDEZ HELLMUND, Paula. Los capitales chinos, el agro argentino y algo más. In: **Documentos del CIEA**, Buenos Aires, N° 11, pp. 145-173, 2016a.

\_\_\_\_\_. Las relaciones argentino-chinas: historia, actualidad y prospectiva. In: **Revista Andina de Estudios Políticos**. Vol. VI, N° 2, pp. 60-91, 2016b. Disponible en: <http://www.iepa.org.pe/raep/index.php/ojs/article/view/79/67> (Acceso el 1 de marzo de 2017).

VAN DER POST, Jangeert. **El Largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el canal de Nicaragua**. Managua: IHNCA, 2014a.

\_\_\_\_\_. El Canal interoceánico: un sueño siempre presente y nunca realizado. In: **Revista Envío**. Managua, 388. 2014b. Disponible en: <http://www.envio.org.ni/> (Acceso el 5 de septiembre de 2014).

VEGA CANTOR, Renán; NOVOA, Felipe Martín. **Colombia y el imperialismo contemporáneo**. Un eslabón geoestratégico de los Estados Unidos. Colombia: Ocean Sur, 2014.

VISENTINI, Paulo et. al. **BRICS. As potencias emergentes**. Petrópolis: Vozes, 2013.

WANG, Hui. De la rebelión al imperio del mercado. In: **Explorador. China la dueña del futuro**. Buenos Aires, Capital Intelectual, 2013, pp. 20-25.



WORLD BANK. **World Development Indicators.** 2018. Disponible en:  
[https://datacatalog.worldbank.org/search?search\\_api\\_views\\_fulltext\\_op=AND&query=GDP&nid=&sort\\_by=search\\_api\\_relevance&sort\\_by=search\\_api\\_relevance](https://datacatalog.worldbank.org/search?search_api_views_fulltext_op=AND&query=GDP&nid=&sort_by=search_api_relevance&sort_by=search_api_relevance) (Acceso el 12 de abril de 2018).

*Recebido em 25 de abril de 2018.  
Aprovado em 2 de agosto de 2018.*

## RESUMEN

Este trabajo analiza el proyecto del canal interoceánico en Nicaragua relacionado con la incidencia de capitales chinos en América Central, recobrando algunas consideraciones teóricas sobre la dinámica capitalista. Además, hacemos un *racconto* histórico sobre las intenciones de abrir un canal en Nicaragua, y un análisis del proyecto canalero y su relación con China.

**Palavras-chave:** China; Nicaragua; Canal interoceánico.

## ABSTRACT

This article analyzes the interoceanic canal project in Nicaragua related to Chinese capitals in Central America, recovering some theoretical interpretations of the capitalist dynamics. We also make a historical description of the attempts to open ship canal in Nicaragua, and an analysis of the canal project and its relation with China.

**Key-words:** China; Nicaragua; Interoceanic canal.