

## CONSTRUCCION DEL GRAN CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA

DOMÍNGUEZ VELÁSQUEZ KALHARY, *estudiante, (Nicaragua)*  
RUDN, Moscú, Rusia

*El siguiente artículo describe las generalidades del ambicioso proyecto del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua expuestas por Dong Yunsong, ingeniero principal de gestión de construcción de HKND, quien estuvo a cargo de la presentación de la ruta del Canal Interoceánico de Nicaragua, y demás subproyectos a construirse en dicha obra.*

Dong Yunsong, ingeniero principal de gestión de construcción de HKND, quien estuvo a cargo de la presentación de la ruta del Canal Interoceánico de Nicaragua, resaltó que el proyecto tiene un significado importante para Nicaragua.

“Dicho proyecto puede reducir en gran medida la distancia de los países de Asia y Norteamérica, a la costa este de Suramérica y a los países de Europa [1] asumirá el 5% de la totalidad del transporte de la totalidad del comercio mundial lo cual representará enorme beneficios económicos para Nicaragua. Con la duplicación del PIB nacional, Nicaragua se convertirá en uno de los países más ricos de América Central”, afirmó.

Explicó que el megaproyecto requerirá la contratación de más de 50 mil trabajadores durante la etapa de construcción y se prevé la generación de más de 200 mil empleos en la etapa de operación.



Imagen 1. Rutas comerciales

### CANAL-seis subproyectos

También detalló 6 subproyectos que en su totalidad conforman el megaproyecto del Canal Interoceánico. El Primer subproyecto es el Canal que cruzará el territorio de este a oeste con una longitud de 278kilómetros aproximadamente, con un tramo de 105 kilómetros en el lago de Nicaragua. El

segundo subproyecto consiste en la construcción de dos puertos. HKND planea construir un puerto por cada lado del Canal, en el Pacífico y el Caribe. Se determina preliminarmente la obra del lado pacifico como la obra de inicio. El tercer subproyecto es la zona de libre comercio en Brito.

El cuarto es la construcción de un complejo turístico que estará ubicado en San Lorenzo. El quinto subproyecto es un aeropuerto que estará al norte de Rivas. Y el sexto subproyecto es la construcción de carreteras, cuyo principal objetivo es recuperar la red vial que será cortada con la construcción del Canal y conectará a los subproyectos. Sin embargo, Yunsong aclaró que a fin de garantizar el suministro de materias y energía durante la ejecución del proyecto y la operación del mismo, HKND ha sugerido los subproyectos de construcción de plantas de electricidad, de acero y de cemento, entre otras, las cuales están en proceso de estudios de factibilidad.

#### ***Ruta escogida con criterios medioambientales***

Se explicó que los diferentes estudios e investigaciones realizados por las empresas contratadas por HKND determinaron que la ruta más factible para la construcción del Canal es la número 4, de las 6 posibles que se previeron. “Según los previos estudios y el resultados de investigaciones de campo seleccionamos 6 posibles rutas. Después de consideraciones globales los estudios se han enfocado en la ruta 3 y 4. Después de considerar factores medioambientales, sociales, así como los de recursos hídricos, geología, energía, inversión etc., recomendamos la ruta 4”. [2]

Asimismo, explicó que HKND siempre puso en primer lugar el factor medioambiental en el trabajo y por esa razón la ruta seleccionada fue la número 4 que pasa por la desembocadura del río Brito, al sur de Rivas, el norte de Tule, y tiene la entrada cerca de la desembocadura del Río PuntaGorda.



Imagen 2. Alternativas de Ruta

Según Yunsong el Canal Interoceánico de Nicaragua permitirá el paso de portacontenedores de 25mil TEU, barcos graneleros de 400 mil toneladas y petroleros de 320 mil toneladas. Se estima que cada año puedan pasar por el Canal, 5 mil 100 barcos con 30 horas de tránsito por cada barco. También dijo que se construirán dos esclusas en el Canal. En el lado pacífico, la esclusa Brito que estará ubicada cerca de la comunidad de Río Grande, en Rivas. Y la otra esclusa, del lado Caribe, que se encontrará cerca de confluencia del caño Eloísa y el Río Punta Gorda.

***Despeja algunas dudas sobre la construcción del megaproyecto***

Yunsong se refirió a algunas de las cuestiones logísticas a las que se enfrentará la empresa HKND con la construcción del Canal Interoceánico y que podrían generar dudas respecto a su realización. Explicó que la operación del canal no causará cambios significativos del nivel del Lago de Nicaragua ni afectará el uso del agua por los habitantes de la cuenca.

“El Canal aprovechará principalmente el agua captada de la cuenca del río Punta Gorda la cual es suficiente para la operación del canal”, indicó Yunsong. Explicó que se prevé crear un lago artificial que se formará después de la construcción del Canal con una superficie de 400 kilómetros cuadrados. “El agua captada en este lago no solamente va a suministrar y satisfacer la demanda de uso de agua de la operación del Canal, sino que también se puede desarrollar como centro de ecología, de turismo y como sede de acuicultura que puede beneficiar en proyecto, aprobar la ruta 4 por ser la más idónea en cuanto a la protección de nuestros diferentes ecosistemas ambientales, la ruta aprobada contempla la desembocadura del Río Brito, en el sur de Rivas, el norte del Río Tule hasta la entrada por el Río Punta Gorda. Esta ruta cruza el territorio nacional de este a oeste, con una longitud de 278 kilómetros, incluyendo un tramo de 105 kilómetros del Lago Cocibolca. De acuerdo a la explicación técnica, esta ruta tendrá entre 230 a 530 metros de ancho y entre 26 y 30 metros de profundidad. Vega enfatizó que los criterios de la selección de la ruta contempla la protección de nuestras fuentes hídricas, como el Lago de Nicaragua, las diferentes reservas forestales, los distintos corredores biológicos, la protección a las diversas especies en peligro de extinción y los humedales. Indicó que los estudios ambientales y sociales continuarán profundizándose, pues el criterio es proteger de manera integral los recursos naturales, para poder aconsejar al concesionario HKND ya la Comisión Desarrolladora del Gran Canal, a fin que tomen la mejor decisión. En la presentación se destaca el deterioro ambiental que ha venido sufriendo el suroeste de Nicaragua desde 1983 hasta la fecha, con pérdidas de 145 kilómetros cuadrados al año, lo que significa un 40 por ciento de los recursos forestales de una zona de 23 mil 773 km cuadrados.

El patrón de deforestación avanza de noreste a sureste, situación que tiene que ser remediada en la medida que avance el proyecto citado.

“Todo esto es relevante porque precisamente la empresa HKND que es la promotora del proyecto y la concesionaria del Canal por Nicaragua, nos indicó que estaba comprometido con las mejores prácticas internacionales para el desarrollo de un magno proyecto de infraestructura como es éste y ese ha sido el primer elemento de la participación nuestra en el proyecto, ayudando

a HKND con información y criterios ambientales y sociales en la decisión que han tomado para la ruta seleccionada”, subrayó Vega. gran medida a los habitantes alrededor del lago”, indicó. En cuanto a la preocupación sobre dónde serán colocados los materiales excavados con la construcción del Gran Canal, indicó que se construirán 41 depósitos de material excavado a lo largo del Canal, en zonas consideradas con menor impacto al medio ambiente. “Vamos a tomar medidas para restaurar esos depósitos. La superficie de estas zonas será aplanada. Después de tomar medidas de restauración estos depósitos se convertirán en tierras agrícolas de alta calidad y servirán para otros propósitos”, manifestó. En cuanto al posible impacto de actividad volcánica o sísmica, dijo que se realizaron consultas al instituto de geología de la administración de terremotos de China. “El resultado demuestra que los volcanes no tendrán efectos negativos en la operación normal del Gran Canal. Se aplicarán teorías de diseño más avanzadas de nivel internacional y las medidas adecuadas de construcción, así se podrá garantizar que el canal no sufrirá daños si ocurriera un terremoto ni tendría un efecto negativo a la operación de la obra”, afirmó.

#### ***HKND reitera compromiso con el pueblo nicaragüense***

Finalmente, Yunsong indicó que HKND reitera el compromiso de la empresa para trabajar junto con el pueblo nicaragüense “y construir un Gran Canal amigable con el medioambiente y beneficioso para el pueblo”.

#### ***Consideraciones técnicas, ambientales y sociales***

Por su parte, el señor Alberto Vega, Director Técnico de la firma consultora Environmental Resources Management (ERM), realizó una presentación de las consideraciones técnicas ambientales y sociales realizadas en las diferentes propuestas para el Gran Canal Interoceánico, lo que permitieron al consorcio HKND y a la Comisión Desarrolladora del mega

#### **References**

1. Entrevista licitada con empresa china a cargo del proyecto de la Construcción del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. <http://www.nodal.am/2014/07/nicaragua-empresa-constructuro-china-presento-la-ruta-definitiva-del-gran-canal-interoceanico/>
2. Noticias televisadas de Nicaragua (investigación del proyecto Canal de Nicaragua), a cargo de Bolsa de Noticias, Canal 10. <http://www.nodal.am/2014/07/nicaragua-empresa-constructuro-china-presento-la-ruta-definitiva-del-gran-canal-interoceanico/>

### **ПРОЕКТИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАЛА ИНТЕРОСЕАНИКО В НИКАРАГУА ДОМИНГЕС ВКЛАСКЕС КАЛХАРИ, студент, (Никарагуа) Российский университет дружбы народов, Москва, Россия**

*В статье изложены общие сведения об амбициозном проекте канала Interoceánico в Никарагуа, предложенном главным инженером строительного управления «HKND» Донгом Джонсоном, и о других, предложенных проектах.*

