



O Canal Interoceânico da Nicarágua: um empreendimento da China junto com Rússia na América Latina

Por Gabriel Galdino Gomes¹

Resumo

O artigo tem como objetivo analisar a criação do Canal da Nicarágua pela China em parceria com a Rússia, tendo em vista o cenário de concorrência comercial que acarretará ao Canal do Panamá, comandado até então pelos Estados Unidos. Concomitantemente, essa pesquisa tem como escopo realizar uma projeção internacional tanto de âmbito econômico como político, caso a construção do Canal da Nicarágua se conclua com sucesso em meios aos protestos, trazendo assim as possíveis contribuições econômicas que a América Latina descortinará com essa nova estrutura, e as consequências das relações internacionais com a intensificação da presença chino russa na região latino-americana.

Palavras-Chave: Canal Nicarágua; China; Rússia; América Latina

O Canal Interoceânico da Nicarágua: um empreendimento da China junto com Rússia na América Latina

Resumo

El artículo tiene como objetivo analizar la creación del Canal de Nicaragua, construido por China en asociación con Rusia, dado el escenario de competencia comercial que tendrá con el Canal de Panamá, comandado hasta hoy por los Estados Unidos. Al mismo tiempo, esa investigación tiene como alcance realizar una proyección internacional tanto de ámbito económico como político, caso la construcción del Canal de Nicaragua se termine con éxito, aunque en medio de protestas, con las posibles contribuciones económicas que en América Latina se despliega con esa nueva estructura, y las consecuencias de las relaciones internacionales con la intensificación de la presencia chino/rusa en la región latinoamericana.

Palabras-Clave: Canal Nicarágua; China; Rusia; Latinoamérica

The Inter-Oceanic Nicaragua Canal: an enterprise of China with Russia in Latin America

Summary

The article aims to analyze the creation of the Canal of Nicaragua by China in partnership with Russia, given the scenario of commercial competition that will lead to the Panama Canal,

¹ Universidade Federal do Pampa

controlled by then by the United States. At the same time, this research has the objective to hold an international projection of both economic and political context, if the construction of the Canal of Nicaragua is concluded successfully, amid the protests, thus bringing possible economic contributions that Latin America can discover with this new structure, and the consequences of international relations with the intensification of the Russian-Chinese presence in the Latin American region.

Keywords: Canal Nicaragua; China; Russia; Latin America

Introdução

O progressivo declínio dos EUA em seu papel de “hegemonia” internacional tem provocado a emergência de outros atores com grande relevância em nível global: Rússia, China, Brasil e Índia, assim corroborando com um cenário multipolar. A crise econômica na Europa também viabilizou a multipolaridade no âmbito internacional, mostrando os limites de modelos de integração como a União Europeia, e de modelos econômicos com fortes componentes livre-cambistas. Nesse contexto, logrou-se em Nicarágua o desenvolvimento do projeto para a construção do Canal Interoceânico, que conectará o Mar Caribenho com o Oceano Pacífico e Atlântico, sem a tutela dos EUA, mas sim da Rússia e principalmente da China.

A China é o principal investidor da construção do Canal interoceânico da Nicarágua. Estima-se que o projeto, o maior da história da Nicarágua e um dos maiores da América Latina terá, aproximadamente, um custo de US\$ 50 bilhões. Portanto, as principais questões que perpassam esse ensaio são: por que a China faria uma hidrovía ligando os oceanos Atlântico e Pacífico, perto do Canal do Panamá? Quais são os interesses da Rússia na América Latina? Se efetivado, quais serão os impactos no cenário internacional?

1. O Grande Canal Interoceânico

Antes mesmo da inauguração do Canal do Panamá, em 1914, já se discutia a possibilidade de se construir uma via marítima para ligar os dois oceanos que banham as costas em Nicarágua. Todavia, naquela época a situação política na América Central não era propícia devido à ocupação do país por tropas americanas. Sendo assim, apenas no início do século XXI que a situação do país tornou-se mais viável para elaborar um projeto de construção do canal. O projeto, porém, vinha enfrentando críticas de deputados da oposição

nicaraguense, que temiam os efeitos que ele teria sobre a população indígena do país e sobre sua maior fonte de água doce, o Lago Nicarágua (SEQUEIRA, 2014). Ademais, havia a impossibilidade de financiamento, tanto interno como externo, para um projeto de tal tamanho.

Desse modo, em julho de 2012 o governo de Nicarágua estabeleceu a lei “O Grande Canal Interoceânico de Nicarágua”, e em junho de 2013, a Assembleia Nacional outorgou a empresa chinesa HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited (HKND Group), com sede em Hong Kong e dirigida pelo magnata das comunicações chinês Wang Jing, uma concessão exclusiva de 100 anos para construir e operar o canal, com propósito de finalizar a obra em dez anos (REUTERS, 2014).

A nova lei deu aos investidores asiáticos 100% das ações e estabelece que a passagem para a Nicarágua será gradual, após os primeiros dez anos de entrada em operação do canal. Este país receberá US\$ 10 milhões anuais até a entrega total das ações em um século. Tal apoio institucional do governo conta com aprovação, embora com reservas, das cúpulas empresariais e câmaras de investidores nicaraguenses. Mas a oposição de direita e os dissidentes sandinistas o rejeitam terminantemente, bem como ambientalistas e cientistas sociais.

Com a nova lei se projetam dois portos de águas profundas, um aeroporto internacional, uma zona de livre comércio, uma ferrovia, zonas francas e um oleoduto. Estimativas oficiais indicam que o canal terá capacidade para receber o tráfego de 450 a 500 milhões de toneladas métricas anuais e embarcações de até 250 mil toneladas, com mais de 400 metros de comprimento, 59 de largura e 20 de calado. Esses números, em termos de capacidade, superam os do Canal do Panamá, que atualmente pode receber navios de 64 mil toneladas e que, quando terminarem suas obras de expansão, passará a receber embarcações de até 140 mil toneladas. Com isso cerca de 200 mil trabalhadores serão envolvidos na construção do projeto. Espera-se que o novo Canal irá assumir cerca de 5% de tráfego internacional de transporte marítimo (ENVOLVERDE, 2013).

Dessa forma, o governo nicaraguense tem frequentemente declarado acerca dos benefícios que o canal garantirá ao país, como o crescimento de 10% a 15% do PIB em curto prazo e a criação de milhões de empregos formais nos próximos anos de construção do canal (GESTIÓN, 2014).

2. O comportamento da China à viabilidade do Grande Canal

À primeira vista, pode não parecer óbvio o porquê de a China investir num projeto tão grandioso, caro e problemático, visto que, apenas a 600 km já existe o Canal do Panamá cujo comprimento é de cerca de 82 km. Sendo assim, pode parecer inviável construir um novo caminho que é três vezes maior.

Todavia, grandes interesses econômicos estão em jogo, afirma o diretor do Instituto de projetos regionais de prioridades, Nikolai Mironov:

O volume de comércio entre a China e a América Latina atingiu 261 bilhões de dólares. Para comparação, o comércio do Japão com a América Latina soma apenas 22 bilhões. Além disso, a China está interessada no aumento de fornecimento de petróleo da Venezuela para até 1 milhão de barris por dia no ano de 2016. No já existente Canal do Panamá passam os petroleiros com capacidade de carga de até 80 mil toneladas, enquanto o Canal da Nicarágua permitiria o tráfego de petroleiros com capacidade para até 330 mil toneladas. Só para atender os volumes atuais, é necessário o uso de dois a três petroleiros por dia e no Canal da Nicarágua, seria possível usar um petroleiro em quatro dias. Este fato permitirá reduzir as despesas (MIRONOV, p.1, 2014).

Dessa forma, é possível inferir que a China buscou uma relação de cooperação com a Nicarágua a fim de atingir seus interesses comerciais, a qual, no entanto se revelou de dominação ao relevar o fato de que, o segundo teve de renunciar a qualquer reclamação e soberania sobre a concessão de até cem anos à empresa chinesa. Os benefícios da Nicarágua serão incomparáveis com os privilégios e ganhos econômicos e geopolíticos da China. Portanto, de maneira geral o que mantém o interesse chinês ao financiamento do canal é a perspectiva de que, economicamente, o canal possa ampliar a competitividade dos produtos chineses na América devido à diminuição dos custos de transporte. Isso é especialmente atraente dado o tamanho do mercado consumidor nos EUA.

Os Estados Unidos têm tradicionalmente controlado os principais pontos através dos quais passam as principais rotas marítimas. O estreito de Malaca, Singapura, Gibraltar, os canais de Suez e do Panamá. Portanto, o surgimento do canal da Nicarágua é um desafio direto para os Estados Unidos (GAZETA RUSSA, 2013).

Não obstante, mesmo que a condução do projeto nicaraguense pela China demonstrasse confrontar com os interesses econômicos dos Estados Unidos, em relação ao Canal do Panamá, em conjunto com sua influência e dominação comercial na região latino-americana, conforme Sequeira (2013), professor do Instituto Centro-Americano de Administração de Empresas, a relação entre a China e os EUA seria mais harmônica do que conflituosa, e tendo os norte-americanos a capacidade de “implicitamente” vetar a execução

do projeto, é improvável que Washington adote tal postura. Revelando, assim, em certo grau uma relação de coexistência entre as duas grandes potências.

3. A Rússia como protagonista no empreendimento chinês

A participação da Rússia neste projeto foi promovida pelo presidente Vladimir Putin, em julho de 2014, a caminho de Cuba para Argentina, quando ele mudou sua turnê e decidiu fazer uma breve visita à Nicarágua. Assim, na reunião com o presidente Daniel Ortega a função da Rússia na construção do canal foi discutido propositadamente.

Segundo fontes diplomáticas, trata-se de apoio militar e político. Em particular, a Rússia irá garantir a segurança da construção e sua proteção contra possíveis provocações. Para isso, a Nicarágua permitiu a navios e aviões de guerra russos patrulhar ao largo da costa do país no Oceano Pacífico e no mar do Caribe. O acordo bilateral sobre o assunto permite começar a efetuar isso já na primeira metade de 2015.

Enquanto no Canal do Panamá houve financiamento e instalação de bases militares por parte exclusivamente estadunidense, no Canal da Nicarágua, o financiamento se dará principalmente pela China, e a questão de defesa e segurança será garnecida pela Rússia.

Sendo assim, percebe-se que Rússia procura cooperar com a China e Nicarágua, ao mesmo tempo em que confronta com os Estados Unidos ao grau em que passa ampliar sua influência militar na América Latina. Dessa maneira, os EUA perderão uma parte significativa do controle militar sobre a região central do continente americano, que eles exerceram durante os últimos cem anos, graças ao Canal do Panamá (DACHARY; BURNE, 2014).

4. Protestos durante o início da inauguração das obras

Daniel Ortega, presidente da Nicarágua, inaugurou em 22 de dezembro de 2014 oficialmente as obras do canal interoceânico, na província de Rivas, na costa do Pacífico. A construção do megaprojeto se iniciou com muitas dúvidas que não foram solucionadas nem pelo Executivo sandinista nem pela concessionária (EL PAÍS, 2014). Principalmente o fato de, até então, não ter sido apresentado à população os estudos de impacto ambiental das obras, uma avaliação que o Governo prometeu entregar em novembro.

O principal temor está relacionado com os danos que sofreria o lago da Nicarágua. Mas não é unicamente a natureza que está em jogo. Na semana de início às obras, os

camponeses da região afetada pelo traçado promoveram bloqueios na principal estrada de acesso a Manágua, a capital, para protestar contra o projeto, já que temem pelo futuro de suas terras; calcula-se que umas 20 mil pessoas, seriam afetadas pela construção do canal, o que causou a indignação por parte da população que tem sua renda dependente da cultivoação de terras e criação de gados. Até então o governo nicaraguense não divulgou a lista de expropriações nem o valor a ser pago com indenizações (VOZ DA RUSSIA, 2014).

Concomitantemente, em Rivas às margens do Oceano Pacífico, os moradores que terão de ser removidos de suas casas por conta da obra, também se manifestaram contra, bloqueando estradas com barricadas e pneus queimados e exibindo cartazes com frases de rejeição as empresas chinesas e ao Governo (R7, 2014).

Analisa-se que, dessa forma, a sociedade civil nicaraguense também pode exercer determinada influência no encaminhamento do processo à construção do canal interoceânico. Não obstante, mesmo que apenas uma parte dela esteja em confronto com o Governo e com as empresas chinesas, é necessário ainda que, ao menos sua maioria esteja revoltosa para ser considerada como um ator de relevante influência no caso. Enquanto isso não procede, o Estado da Nicarágua vem prendendo manifestantes e controlando as informações que a mídia repassa, tornando a hipótese de cancelamento da construção do canal menos provável.

Conclusão: perspectivas do impacto internacional após a consolidação do Canal Interoceânico da Nicarágua

China, Rússia e Estados Unidos

Com a premissa de que o fim da construção do Canal se dê em meados de 2025 – 2030, é possível prognosticar que a nova rota hidroviária permitirá a Rússia e China um aumento significativo do comércio com os países da América Latina, ao mesmo tempo, dando maior mobilidade às frotas navais de ambos os países.

Com isso, a Rússia terá uma boa oportunidade para fortalecer suas posições estratégicas na região, possibilitando a implantação em Cuba de uma base militar naval. Para os EUA isso irá criar problemas adicionais em termos de reforço de sua própria segurança. Assim a Rússia poderá responder bastante eficazmente ao fortalecimento da presença militar da OTAN perto de suas fronteiras na Europa (VOZ DA RUSSIA, 2014).

Analistas econômicos afirmam que o Canal da Nicarágua, beneficiará a China da mesma forma que o Canal do Panamá beneficiou os EUA “para a China, será um golaço

geopolítico nos Estados Unidos, pois terá um acesso estratégico muito melhor à América do Norte, algo que não tem neste momento” (SEQUEIRA, p. 1, 2013), pesquisador da Universidade Autônoma Metropolitana do México.

Como já foi mencionado, os EUA não se posicionaram contra à construção do canal, se mantendo neutros. Conquanto, é possível visualizar que a sua influência econômica na América Latina após a construção do Canal da Nicarágua, será diminuída a um baixo patamar, todavia não significativa. Percebe-se, assim, que os norte-americanos vem cedendo sua hegemonia em determinadas regiões na mesma proporção em que o seu mercado tem se tornado cada vez mais dependente e interligado ao da China.

Dessa maneira, incluindo o seu reaproximamento com Cuba no final de 2014, os EUA conseqüentemente procurarão ampliar e consolidar suas influências econômicas e militares na Ásia e entre outras regiões, tendendo a fortalecer suas relações com a União Europeia e outros países latino-americanos como o Brasil, a fim de contra-balancear os ganhos da China.

Com o seu discurso de um “próspero mundo multipolar”, a China, portanto, será a maior beneficiada com o término da construção do canal, adquirindo relativa hegemonia no novo circuito de transporte mundial, sendo bem mais rápido e volumoso, como descrito. Ademais, a China garantirá seu abastecimento constante de minérios, petróleo, alimentos e outros itens baratos, a maioria pouco beneficiados, e tudo isto o tempo em que agrega valor, industrializando rapidamente e gerando muitos empregos em seu país, e mais demanda, por fim revendendo para a América Latina e África (VOZ DA RUSSIA, 2014).

Nicarágua

Conforme o projeto, a Nicarágua terá benefícios em curto e longo prazo, a medida que a obra for avançando. Em primeiro lugar, criará milhares de postos de emprego, aumentando consideravelmente o comércio e a quantidade de tributos ao Estado. Alguns analistas econômicos estimaram que as obras do canal poderiam gerar um crescimento de 10% anual na econômica nicaraguense (REUTERS, 2014).

Diferente do Panamá, quando o novo canal estiver sobre controle nicaraguense no século XXII, a China não poderá intervir militarmente na zona quando seus interesses estiverem sido violados, o que confere a Nicarágua relativa autonomia comparado ao Canal do Panamá em relação aos EUA (TELESUR, 2014).

No que concerne ao meio ambiente, é muito improvável que ao decorrer da construção do canal não ocorra nenhum problema ou degradação impropícia, observado que tanto a empresa chinesa como o Governo tem escondido relatórios de impactos ambientais das obras.

No entanto, algo que ainda está incerto é até quando parte da população irá continuar com os protestos e manifestações e se essa onda se propagará a maiores contingentes ou não.

América Latina e o Brasil

Para os países da região em geral, a perspectiva é de que o novo canal possa ter um impacto econômico positivo. Uma das razões das razões de a Venezuela não ter ampliado a venda de petróleo à China foi porque os venezuelanos não tem costa no pacífico (GESTIÓN, 2014). Como um canal pelo qual esse tipo de produto possa ser transportado, certamente vai cair muito o custo de transporte das matérias-primas produzidas na América Latina para a China.

O novo canal configurará, para o Brasil, como uma grande oportunidade. As maiores beneficiárias seriam grandes empresas como a VALE e PETROBRAS. Estas lucrariam bem mais com a significativa redução de seus custos e o menor tempo de transportes até a Ásia, sobretudo até a China, e que já abastecem, estrategicamente, de minérios e de petróleo – baratos e sem agregação de valor –, cuja tendência será de ampliar (CLIMACO, 2014).

Além disso, com a possível queda dos preços de bens de capital chineses, como equipamentos e máquinas industriais, muitas empresas nacionais poderão se modernizar rapidamente, reduzindo preços finais do seus produtos e tornando-os mais competitivos (KOVACHICH, 2014). Com isso, conforme Climaco (2014), haverá forte ampliação da demanda, das vendas internas, das re-exportações, dos negócios e dos lucros.

Entretanto, países da América Latina que ainda não estão em um considerado processo de industrialização, terão de reconfigurar suas economias, visto que a entrada de produtos chineses industrializados entrarão em maior quantidade e bem mais baratos do que antes, impactando assim no desenvolvimento de determinados setores de produção desses países.

Portanto, o que se nota é que as Empresas, Governos e Entidades brasileiras e latino-americanas não podem deixar de estudar arduamente as opções e os possíveis impactos negociais atuais e futuros após a construção do novo canal. Muito pode mudar, enriquecendo ou quebrando muitas empresas de médio e até de grande porte.

Referências

CLIMACO, Cezar. **Novo canal do Panamá e futuro da Nicarágua: oportunidades ou ameaças à Zona Franca de Manaus.** 2014. Disponível em: <http://www.agrolink.com.br/colunistas/brasil-x-novo-canal-do-panama-e-futuro-canal-da-nicaragua--oportunidades-ou-ameacas-_6547.html> Acesso em: 29 de dez. 2014.

DACHARY, Alfredo Argentino César; BURNE, Stella Maris Arnaiz. **El Canal Interoceánico de Nicaragua: una geopolítica con historia.** 2014. Disponível em: <<http://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/459>> Acesso em 20 de dez. 2014.

EL PAÍS, **Nicarágua inaugura as obras do canal interoceânico entre protestos,** 23 de dez. 2014. Disponível em: <http://brasil.elpais.com/brasil/2014/12/23/internacional/1419300634_73> Acesso em: 27 de dez. 2014.

ENVOLVERDE. **Nicarágua dá passo decisivo para canal interoceânico chinês,** 14 de jun. 2013. Disponível em: <<http://envolverde.com.br/ips/inter-press-service-reportagens/nicaragua-da-passo-decisivo-para-canal-interoceanico-chines/>> Acesso em: 27 de dez. 2014.

GAZETA RUSSA. **Navios russos vão patrulhar canal do Grande Canal Interoceânico,** 13 de mai. 2013. Disponível em: <http://br.rbth.com/economia/2014/05/13/navios_russos_vao_patrolhar_area_do_grande_canal_interoceanico_25561.html> Acesso em: 22 de dez. 2014.

GESTIÓN. **Aumentam dudas sobre canal de Nicaragua,** 27 de dez. 2014. Disponível em: <<http://gestion.pe/economia/aumentan-dudas-sobre-canal-nicaragua-financiamiento-chino-2118641>> Acesso em: 02 de dez. 2014.

KOVACHICH, Leonid. **Por que a China joga 40 bilhões no Canal?** 20 de ago. 2014. Disponível em: <http://portuguese.ruvr.ru/news/2014_08_20/Por-qu-a-China-joga-40-bilh-es-no-canal-5129/> Acesso em: 22/12/2014.

MIRONOV, Nikolai. **Canal Nicaraguense contribuirá para construção de um mundo multipolar,** Voz da Rússia, 09 de set. 2014. Disponível em: <http://portuguese.ruvr.ru/news/2014_09_09/Canal-nicaraguense-contribuir-para-constru-o-de-mundo-multipolar-0624/> Acesso em: 23 de dez. 2014.

R7. Nicaraguenses protestam pelo início das obras do canal interoceânico, R7, 23 de dez. 2014. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/economia/nicaraguenses-protestam-pelo-inicio-das-obras-de-canal-interoceanico-23122014>> Acesso em: 25 de dez. 2014.

REUTERS. **Canal Nicaragua nuevo mundo multipolar,** 30 de abr. 2014. Disponível em: <<http://actualidad.rt.com/opinion/juan-manuel-karg/view/126788-canal-nicaragua-nuevo-mundo-multipolar>> Acesso em: 22 de dez. 2014.

TELESUR. Canal interoceânico transformará la historia de Nicaragua, 22 de dez. 2014. Disponível em: <http://www.telesurtv.net/contenidos/2014/12/22/noticia_0024.html> Acesso em: 23 de dez. 2014.

SEQUEIRA, Arthur Cruz. **Polêmico canal interoceânico deve fortalecer China**, BBC Brasil. 14 de jun. 2013. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2013/06/130614_canal_nicaragua_fl> Acesso em: 22 de dez. 2014.

VOZ DA RUSSIA. **Canal do Nicarágua ampliará relações entre América Latina e China**, 20 de dez. 2014. Disponível em: <http://portuguese.ruvr.ru/news/2014_12_20/Canal-da-Nicar-gua-ampliar-rela-es-entre-Am-rica-Latina-e-China-1473/> Acesso em: 22 de dez. 2014.

VOZ DA RUSSIA, **Detidos 87 participaantes de protesto contra Canal da Nicarágua**, 25 de dez. 2014. Disponível em: <http://portuguese.ruvr.ru/news/2014_12_25/Na-Nicar-gua-87-participantes-de-protesto-contru-o-do-canal-foram-presos-9084/> Acesso em: 27 de dez. 2014.