

El sueño nicaragüense de un canal propio

Inversionista chino inicia megaproyecto.
El final es imprevisible¹

—» DAVID GREGOSZ Y MAREIKE BOLL

David Gregosz (1983). Estudió Ciencias Políticas y Economía. Dirige el programa regional Políticas Sociales en América Latina (*SOPLA*) de la Fundación Konrad Adenauer, con sede en Santiago de Chile.

Mareike Boll (1988). Economista. Estudió en Flensburg y Bayreuth, Alemania, y en Medellín, Colombia. Ha trabajado especialmente en temas de desarrollo económico y político-social de Latinoamérica.

Introducción

La atención política de Alemania está concentrada en regiones en crisis, guerra y conflictos en Grecia y Ucrania, así como en el terror islamista en el Cercano Oriente. A raíz de los desafíos ligados a estas situaciones, este enfoque es enteramente comprensible. Sin embargo, en forma paralela —y de allí el problema— en lugares del mundo aparentemente remotos se están desarrollando nuevas tendencias, que quizás estén siendo observadas con cautela por los actores ale-

¹ La versión original de este artículo fue publicada en *KAS Auslandsinformatio-nen*, Berlín, agosto de 2015, pp. 21-39.

manes de la política exterior, pero que para el público en general en Alemania deberían ser mayormente desconocidos.

Uno de estos escenarios es Latinoamérica. Escasamente percibido por el interés mediático en Alemania, los actores estatales y no estatales entre las fronteras de México y el Cabo de Hornos están instituyendo intereses propios, los cuales sin duda están ligados a asuntos de interés comercial o bien de política de seguridad, que no dejan de tener una importancia crucial para Alemania como poder de transformación y país exportador. Resalta entre estos, como un ejemplo, la intención de un inversionista chino, quien se ha propuesto abrir una nueva ruta comercial entre el Pacífico y el Atlántico a través de Nicaragua, el país más pobre de Centroamérica.

Este trabajo se concentra en la descripción de esta realidad, enmarca el inicio de la construcción del canal de Nicaragua en un contexto histórico y se enfoca en el proceso de concesión así como en los principales actores del proyecto. Además se mencionan las consecuencias económicas, sociales y ambientales de este proyecto de construcción para finalmente plantear algunas conclusiones para su discusión.

AL

Renacimiento de una idea que casi había caído en el olvido

Ya los primeros conquistadores en Centroamérica estaban ocupados con la búsqueda de una vía fluvial entre el Atlántico y el Pacífico para lograr el sueño de una ruta interoceánica. Desde entonces, y gracias a su istmo, Nicaragua era considerada como uno de los países básicamente aptos para facilitar y expandir el comercio marítimo mundial a través de una ruta interoceánica.

Todo parece indicar que, gracias al apoyo de un inversionista chino, Nicaragua se está acercando a hacer ese sueño realidad, ya que hace algunos meses se iniciaron los trabajos de construcción para un mega-proyecto.²

Si efectivamente se llegara a terminar el proyecto, el canal de Nicaragua sería tres veces más largo y en sus dimensiones más majestuoso que su famoso *hermano*, el Canal de Panamá.

² «Nicaragua presenta su proyecto de canal como complementario al de Panamá», *El Nuevo Diario*, 29.1.2015, <www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/340499-nicaragua-presenta-su-proyecto-canal-complementario> [consulta: 28.3.2015].

« ACTUALIDAD LATINOAMERICANA »



El sueño nicaragüense de un canal propio
© mapz.com, Racken

Los representantes del Gobierno que rodean al presidente Daniel Ortega Saavedra (Frente Sandinista de Liberación Nacional) apuestan a que esta inversión le dará un impulso al desarrollo de este país económicamente débil³ y presentan el proyecto como la realización de una idea que casi había caído en el olvido y que es de interés nacional, porque logrará colocar a Nicaragua entre los ejes del comercio mundial. Sin embargo la población (5,8 millones de habitantes) se muestra dividida en su opinión acerca de estos planes: una parte de la ciudadanía celebra el compromiso chino y espera obtener puestos de trabajo y con ello alcanzar algún bienestar. Mientras que los defensores de los derechos humanos y del ambiente temen el proyecto, ya que este va ligado a costos sociales así como ambientales y económicos sumamente altos y podría llevar a una transformación importante del país. Las dudas expresadas por los opositores al canal tienen una base fundamentada,

³ Claudia Casal (2013), «Nicaragua. Gran Canal: tiempo de “canalizar” sueños y cortinas de humo», en: *Alterinfos América Latina*, 28.6.2013, <www.alterinfos.org/spip.php?article6233> [consulta: 13.3.2015].

ya que en el proceso de concesión para la construcción y la operación del canal de Nicaragua no se llevó a cabo una licitación pública, y la licencia de operación fue concedida a un multimillonario chino gracias a una enmienda de ley. Los críticos argumentan adicionalmente que no hubo suficiente información con antelación al proyecto ni tampoco se realizaron las consultas pertinentes.⁴ Estas son razones suficientes para echar un vistazo más de cerca a Managua, la capital de Nicaragua.

El canal y su contexto histórico

AL

Desde los inicios de la colonia los conquistadores españoles habían imaginado una ruta para un canal en Nicaragua para poder transportar el oro y la plata a Europa, pero rápidamente desecharon la idea en vista de las dificultades técnicas. En el año 1821, luego de la independencia de Nicaragua de España se volvió a considerar la construcción de un canal, esta vez utilizando tecnologías de la recién iniciada era industrial. Las ideas fueron motivadas por la fiebre del oro en California, ya que los recursos obtenidos allí debían ser llevados a través de nuevas vías a la costa este, en vez de emprender la peligrosa travesía alrededor del Cabo de Hornos. Sin embargo nunca se llegó más allá de los planes teóricos.

A mediados del siglo XIX Luis Napoleón Bonaparte volvió a poner sobre la mesa el tema de una ruta fluvial a través de Nicaragua. Su objetivo era facilitar el comercio francés con China y Japón y a su vez debilitar la influencia de los Estados Unidos en Latinoamérica. Cuando fue electo presidente de Francia en 1848, simplemente le faltó el tiempo para dedicarse al proyecto del canal. Pero la idea del comercio interoceánico sigue viva: a finales del siglo XIX el entonces presidente de Nicaragua, José Santos Zelaya, quería fortalecer su país económica y militarmente y negoció con el Gobierno de los Estados Unidos la construcción y la operación de un canal. En ese momento los americanos estaban estudiando posibles alternativas para cruzar Centroamérica. El grupo de empresas conformado para la construcción no se mostró satisfecho con la idea de realizar la construcción en Nicaragua, ya que por diferentes motivos se había pensado en realizar esta ruta a través de Panamá. Por este motivo se contrataron cabilderos americanos como William Nelson Cromwell, quienes realizaron reportes sobre supuestas erupciones volcánicas a lo largo de la ruta prevista para el canal en

⁴ Alejandro Aguilar (2014), «Aspectos jurídico-contractuales de la concesión canalera», en: Academia de Ciencias de Nicaragua, *El canal interoceánico por Nicaragua*, Aportes al debate, serie Ciencia, Técnica y Sociedad, pp.105 ss.

Nicaragua para convencer al Congreso americano de la conveniencia de optar por el canal en Panamá. Con la firma en 1902 del tratado *Spooner Act* el Parlamento americano decidió construir el canal en Panamá.

A pesar de la decisión de los Estados Unidos, Zelaya no desistió de su intención de construir una ruta fluvial propia, y eso provocó graves conflictos con los Estados Unidos. A raíz de las diversas intervenciones militares entre 1909 y 1925 a Nicaragua, que servían para fortalecer los intereses comerciales americanos en la región, se pudo evitar la construcción de un segundo canal. El proyecto era considerado una competencia al Canal de Panamá y desde el punto de vista de los Estados Unidos peligraba con caer en manos de otros países poderosos. Ya antes de eso los Estados Unidos habían apoyado a Panamá en su proceso de independencia de Colombia con lo cual habían asegurado sus intereses en la región. Cuando se inauguró el Canal, en 1914, Nicaragua lo tomó como una grave humillación.⁵ Las ideas del proyecto desaparecieron en gavetas, pero nunca se olvidaron por completo.

La cuestionada concesión al inversionista chino

A este marco histórico se refiere nuevamente hoy en día el presidente de Nicaragua Daniel Ortega Saavedra, así como lo hicieron sus antecesores. Con el renacimiento del proyecto del canal, el sandinista Ortega, quien ya había ostentado la presidencia del 1985 al 1990 y actualmente desde el año 2006, quiere librar al país de la supuesta humillación y, como consecuencia, el día 21 de febrero de 2012, en ocasión del homenaje al asesinato del general Augusto Sandino, declaró que iniciaría la construcción del Gran Canal de Nicaragua. Sandino fue el líder rebelde contra la ocupación militar de Estados Unidos en Nicaragua. De esta manera, Ortega posicionó conscientemente el canal como un proyecto patriótico en la línea de pensamiento de Sandino,⁶ quien en su momento también había soñado con una vía fluvial como proyecto estratégico para Latinoamérica, capaz de limitar la influencia de Europa y de los Estados Unidos. En el año 2010 la Asamblea Nacional de Nicaragua declaró a Sandino héroe nacional, ya que es visto por la mayoría de la población como militante de la resistencia, personaje de identidad y precursor de los intereses latinoamericanos.⁷

5 Volker Wunderich (2014), «El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño», en: *Encuentro*, n.º 97, p. 27.

6 Ibídem.

7 Auxiliadora Rosales (2009), «Sandino declarado héroe nacional, por diputados»,

El presidente Ortega cuenta con la mayoría en la Asamblea Nacional desde noviembre de 2011. Según la Constitución del país, a sus 69 años, Ortega no tenía derecho de volver a presentar su candidatura para la presidencia; sin embargo una resolución judicial bastante controvertida la aprobó.⁸ Despues de su reelección en el 2013, Ortega ordenó una enmienda a la Constitución, según la cual ahora puede ser reelecto indefinidamente.⁹ Los organismos internacionales indican que las instituciones democráticas (judiciales, legislativas y ejecutivas) se han debilitado bajo el régimen de Ortega,¹⁰ mientras que su familia ha ganado en influencia política. Los hijos de Ortega son dueños de varios canales de televisión y su esposa, Rosario Murillo, es coordinadora del Consejo de Comunicación y Ciudadanía.

Apenas un año después de la toma de posesión de Ortega, la Asamblea Nacional aprobó la ley n.º 800, que describe las relaciones de posesión en relación con el futuro canal.¹¹ Según esta ley, un porcentaje garantizado por ley del 51% de las acciones permanecería en manos del Estado. Con la resolución de la Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a el Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas (ley n.º 840),¹² la idea

AL

»Ortega posicionó conscientemente el canal como un proyecto patriótico en la línea de pensamiento de Sandino, quien en su momento también había soñado con una vía fluvial como proyecto estratégico para Latinoamérica, capaz de limitar la influencia de Europa y de los Estados Unidos «

La Prensa, 2.10.2009, <www.laprensa.com.ni/2009/12/02/nacionales/9337-sandino-declarado-heroe-nacional-por-diputados> [consulta: 6.4.2015].

8 Carlos Salinas Maldonado (2011), «Debatem “fraude” de Ortega en congreso EE.UU.», *Confidencial*, 4.12.2011, <www.confidencial.com.ni/articulo/5510/debatem-fraude-de-ortega-en-congreso-ee-uu> [consulta: 25.3.2015].

9 «Reforma constitucional que permite reelección de Ortega logra entrar en vigor en Nicaragua», *La Tercera*, 11.2.2014, <www.latercera.com/noticia/mundo/2014/02/678-564941-9-reforma-constitucional-que-permite-reeleccion-de-ortega-logra-entrar-en-vigor-en.shtml> [consulta: 27.4.2015].

10 Ivan Briscoe (2006), «El Estado corriido en Nicaragua», en: *fride Comentario*, 2006, <http://fride.org/download/com_EstaNica_esp_novo6.pdf> [consulta: 5.5.2015].

11 Asamblea Nacional de Nicaragua (2012), Ley n.º 800. Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, entrada en vigencia el 3.7.2012, Managua, <[http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/01c79b-32dfa494db906257a14007fb07f/\\$file/Ley%20No.%20800%20El%20Gran%20Canal.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/01c79b-32dfa494db906257a14007fb07f/$file/Ley%20No.%20800%20El%20Gran%20Canal.pdf)> [consulta: 24.3.2015].

12 Asamblea Nacional de Nicaragua (2013), «Ley n.º 840. Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas», entrada en vigencia

« ACTUALIDAD LATINOAMERICANA »

del proyecto fue privatizada el 13 de junio del 2013 y se enmendaron o eliminaron por completo algunos artículos de la ley n.º 800.¹³ Con la entrada en vigencia de ambas leyes se establece el fundamento legal para la construcción de la infraestructura y la adjudicación de la concesión a una empresa de operación.

Sin previa consulta parlamentaria o a la sociedad civil el presidente adjudicó la concesión en el mismo mes de junio del 2013 al magnate empresario chino Wang Jing, dueño de la empresa de telecomunicaciones de más rápido crecimiento a nivel mundial (Xinwei). Para el financiamiento del megaproyecto, Jing había fundado en el 2012 un *holding* privado llamado Hong Kong Nicaragua Canal Development Group (HKND),¹⁴ el cual carece de experiencia en el sector de construcción de canales o de otros proyectos de infraestructura. La empresa está registrada en las Islas Caimán y su domicilio es en Hong Kong. El grupo HKND recibió de Ortega la concesión de operación del canal con un plazo de 50 años. Después del vencimiento de este plazo existe la posibilidad de prolongar la concesión por otros 50 años adicionales. Además de la licencia de operación los acuerdos contemplan amplios derechos de disposición y usufructo para el grupo HKND.¹⁵ Por ley, el gobierno nicaragüense recibirá anualmente en forma de acciones un porcentaje del 1% de participación. Con ello se garantiza que en medio siglo se obtenga la mayoría estatal dentro de la empresa del canal.¹⁶ Los críticos de Ortega le reclaman que de esta forma se volvió a hacer dependiente de actores externos, en este caso de China.¹⁷ Ortega respondió que la adjudicación de la concesión a operadores chinos es una oportunidad de desarrollo.¹⁸ Podría considerarse que su cercanía a la

el 14.6.2013, Managua, <[http://legislacion.asamblea.gob.ni/sileg/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/fiecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$file/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/sileg/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/fiecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$file/Ley%20No.%20840.pdf)> [consulta: 24.3.2015].

13 Fernando Bárcenas (2014), «Símbiosis parásita», en: *Confidencial*, 18.07.2014, <www.confidencial.com.ni/articulo/18528/simbiosis-parasita> [consulta: 24.3.2015].

14 <<http://hknd-group.com/>> [consulta: 13.5.2015].

15 Volker Wunderich (2014), «El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño», en: *Encuentro*, n.º 97, pp. 28 ss.

16 Mónica López Baltodano (2013), «25 verdades sobre la concesión del Canal», en: *Confidencial*, 12.8.2013, Managua, <www.confidencial.com.ni/articulo/13199/25-verdades-sobre-la-concesion-del-canal> [consulta: 24.3.2015].

17 Judith Muñoz (2015), «La construcción del Canal de Nicaragua, una decisión con muchos claroscuros», en: *Mundialio*, 24.3.2015, <www.mundialio.com/articulo/a-fondo/futuro-canal-nicaragua-llevo-claroscuros/20150324185100028542.html> [consulta: 1.4.2015].

18 Parlamento Centroamericano (2013), «Canal interoceánico de Nicaragua: Oportunidad de desarrollo para la región», en: Parlamento Centroamericano, 26.9.2015, <www.parlacen.int/Prensa/Prensa/tabid/145/EntryId/728/Canal-interocanico-de-Nicaragua-oportunidad-de-desarrollo-para-la-region.aspx>

ideología de la República Popular China es parte de su motivación.

Revisando el contrato de concesión desde el punto de vista de los criterios de la organización Transparency International el resultado es desilusionante. En el caso de la adjudicación de grandes proyectos de infraestructura pública básicamente siempre se deberían de garantizar los criterios de rentabilidad y transparencia y permitir la participación de la sociedad civil.¹⁹ En el caso del Canal de Nicaragua no se cumplieron estos requisitos. El proceso de concesión y planificación no se llevó a cabo a través de una licitación pública. Tampoco se brindó suficiente información a la población, ni se consultaron expertos independientes sobre el tema. Ya en el año 2013 se presentaron más de treinta demandas ante el Tribunal Supremo de Justicia en contra de la ley n.º 840, entre otras, por faltas graves contra los procesos de licitación. Los jueces rechazaron con una sentencia única las demandas y dieron luz verde para la construcción del canal.²⁰

El 7 de julio del 2014 Wang Jing y el gobierno nicaragüense informaron acerca de la ruta del Canal de Nicaragua entre la desembocadura del río Punta Gorda en la costa del Caribe, a través del Lago de Nicaragua en el centro del país, hasta la desembocadura del río Brito. A la vez informaron acerca de la planificación de proyectos adicionales.²¹ Más allá del derecho de construcción, operación y utilización del canal, el grupo HKND tiene el derecho de realizar otros proyectos como puertos marítimos, líneas de tren, oleoductos, una zona franca y un aeropuerto internacional.²² Además se negociaron exenciones de impuestos para los empleados extranjeros, el grupo HKND y el comercio en el canal. Se desconocen las obligaciones del constructor en relación con las condiciones laborales

«El proceso de concesión y planificación no se llevó a cabo a través de una licitación pública. Tampoco se brindó suficiente información a la población, ni se consultaron expertos independientes sobre el tema»

AL

[consulta: 9.4.2015].

19 Transparency International (2014), «Curbing Corruption in Public Procurement, A Practical Guide», 24.7.2014, http://issuu.com/transparencyinternational/docs/2014_anticorruption_publicprocurement?e=2496456/8718192 [consulta: 13.5.2015].

20 Volker Wunderich (2014), «El nuevo proyecto del Gran Canal...», o. cit.

21 Álvarez, Leonor 2014: «hknd presenta ruta del Gran Canal», *La Prensa*, 7.7.2014, <www.laprensa.com.ni/2014/07/07/nacionales/202195-hknd-presenta-ruta-del-gran-canal-de-nicaragua> [consulta: 19.3.2015].

22 Ismael López (2014): «La lotería de sub proyectos», en: *Confidencial*, 9.11.2014, <www.confidencial.com.ni/articulo/20102/la-loteria-de-sub-proyectos> [consulta: 19.3.2015].

o las medidas de protección del medio ambiente.²³ Como observación general parece ser que el grupo HKND aparte de la construcción del canal no tiene ninguna otra obligación ante el Estado o la población.

Llama la atención el hecho de que se haya aprobado el Canal de Nicaragua antes de siquiera conocer estudios de factibilidad y de sus posibles impactos. Por orden del grupo HKND, la empresa consultora Environmental Ressources Management publicará en breve estudios sobre el impacto ambiental del canal que serán presentados para su revisión y aprobación ante la Comisión Nacional de Desarrollo del Canal.²⁴ La población igualmente desconoce estudios de factibilidad. Independientemente de los cuestionamientos de la sociedad civil, el gobierno de Ortega anunció en diciembre del 2014 el inicio de los trabajos de tierra para el canal.²⁵ El inversionista Wang Jing prometió convertir el Canal de Nicaragua en «la ruta de seda del siglo XXI» y terminar el proyecto antes del 2019, o sea dentro de cinco años.²⁶ Como punto de comparación: la construcción de los 80 kilómetros del Canal de Panamá duró diez años y en su momento tuvo un costo de 386 millones de dólares. Se emplearon 75.000 trabajadores, de los cuales cerca de 20.000 murieron. En esta época, el costo de la construcción del Canal de Nicaragua será muchísimo más elevado, por lo cual el grupo HKND está planificando cotizar en la bolsa de valores.²⁷ Sin embargo, resulta difícil imaginar que se puedan atraer otros inversionistas privados para el proyecto en vista de los riesgos y el rendimiento.

23 Guillermo Áreas Cabrera (2015), «Responsabilidad por delitos contra el medio ambiente», *La Prensa Opinión*, 17.3.2015, <www.laprensa.com.ni/2015/03/17/opinion/1800048-responsabilidad-por-delitos-contra-el-medioambiente> [consulta: 6.5.2015].

24 Brianna Lee (2014), «Nicaragua's canal project pushes forward despite economic, environmental questions», *International Business Times*, 15.8.2014, <www.ibtimes.com/nicaraguas-canal-project-pushes-forward-despite-economic-environmental-questions-1655176> [consulta: 12.4.2015].

25 «Nicaragua comenzó histórica construcción de canal interoceánico», en: *Emol*, 22.12.2014, <www.emol.com/noticias/internacional/2014/12/22/695833/nicaragua-comenzo-historica-construccion-de-canal-interoceanico-contri protestas.html> [consulta: 12.4.2015].

26 Rezaye Álvarez (2014), «Wang Jing: Gran Canal de Nicaragua es la ruta de la seda del sXXI», *La Prensa*, 22.12.2014, <www.laprensa.com.ni/2014/12/22/nacionales/1668709-wang-jing-gran-canal-de-nicaragua-es-la-ruta-de-la-seda-del-sXXI> [consulta: 12.4.2015].

27 Rezaye Álvarez, Lucía Navas (2014), «HKND se financiará en Bolsa», *La Prensa*, 24.12.2014, <www.laprensa.com.ni/2014/12/24/nacionales/1669438-hknd-se-financiará-en-bolsa-hknd-se-financiará-en-bolsa-pretenden-engañar-a-la gente-diciendo-que-a-traves-de-la-bolsa-van-a-conseguir-recursos-emitiendo acciones-no-es-cierto-dice-monte> [consulta: 10.4.2015].

Consecuencias económicas, sociales y ambientales de la construcción del canal

Todos los barcos que ya no logran pasar por las esclusas del Canal de Panamá (más de 32 metros de ancho y 275 metros de largo) son catalogados como categoría post Panamax. Estos pueden transportar más de 18.000 contenedores estándar. Las compañías navieras más grandes del mundo ya están construyendo barcos a esta escala, lo cual conlleva a importantes inversiones de ampliación a lo largo de las vías marítimas en ciudades portuarias y vías fluviales. Desde el año 2007 se está trabajando en la ampliación del Canal de Panamá para poder garantizar en el futuro el paso a estos navíos de gran tamaño. La ampliación finalizaría en el 2014 pero sufrió importantes retrasos a raíz de los elevados costos adicionales y huelgas buscando mejores condiciones de trabajo y aumento de salarios.²⁸ Se estima la conclusión de los trabajos en el 2016; aun así, el Canal de Panamá ya ampliado seguirá siendo demasiado angosto para gigantes de contenedores como el CSCL Globe (400 metros de largo, 58 de ancho). Y es aquí donde los que apoyan el Canal de Nicaragua ven la oportunidad y desestiman el argumento de que este canal sea la competencia del canal panameño, ya que sería utilizado principalmente por este tipo de gigantes de contenedores. Actualmente un 4 % de la flota de cargueros a nivel mundial posee navíos con dimensiones demasiado grandes para el Canal de Panamá. Los planificadores del grupo HKND estiman los costos del megaproyecto Canal de Nicaragua en unos 30.000 a 50.000 millones de dólares.²⁹ Este planteamiento es difícil de corroborar. Si de verdad estuviera disponible este monto del proyecto, entonces el inversionista Wang Jing (en todo caso, junto con sus coinvisionistas) estaría invirtiendo una suma tres a cuatro veces más alta que el producto interno bruto de Nicaragua, que es actualmente de 11.800 millones de dólares. Ante este trasfondo se puede hablar de un desbalance importante entre el poder de estructuración privado y político. A los observadores no les queda claro de qué forma se van a cancelar los costos, al menos no aplicando teorías meramente económicas. Y menos aún, si Nicaragua del todo tendrá alguna ganancia de este proyecto. Después de su viaje a China, el gerente del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, anunció que las

AL

²⁸ «Panamá retrasa a 2016 conclusión de obras de canal del Canal», *La Estrella*, 9.9.2014, <<http://laestrella.com.pa/panama/nacional/panama-retrasa-2016-conclusion-obra-canal/23803258>> [consulta: 15.4.2015].

²⁹ «Canal de Nicaragua será presentado en foro latinoamericano de infraestructura», *El Economista*, 21.5.2015, <www.eltiempo.com/archivo/documento/cms-13955575> [consulta: 28.5.2015].

instituciones estatales de China no mostraron interés en invertir en el proyecto del Canal de Nicaragua, y que este no estaría en capacidad de competir comercialmente con el Canal de Panamá dados los altos costos del proyecto.³⁰ El vicepresidente de Financiamiento y Administración del Canal de Panamá, Francisco J. Miguez, resaltó sin embargo que habría que tomar en serio la construcción del canal y que Panamá estaría dispuesta a invertir en una cuarta estación de esclusas, si la demanda por navíos con dimensiones mayores a las del Canal de Panamá se incrementara.³¹

Obviamente el presidente Ortega no se cansa de resaltar las ventajas económicas que este proyecto traería al país. El producto interno bruto se duplicaría en pocos años, el crecimiento económico incluso se triplicaría³² y el desempleo se reduciría...³³ Así se escuchan las profecías del presidente. Sería deseable un impulso de modernización de este tipo para Nicaragua, donde el 40 % de la población vive por debajo de los márgenes de pobreza y la mayoría de las actividades comerciales son agrícolas. Sin embargo, no parece realista que este desarrollo se lleve a cabo con la construcción del canal. Para la implementación de un proyecto de esta envergadura se necesitan especialistas capacitados, de los cuales Nicaragua carece, lo que lleva al reclutamiento de expertos en el extranjero. El gobierno prometió invertir en los próximos años en la capacitación de especialistas y apoyó el desarrollo de nuevas carreras de estudios que tengan que ver con la construcción del canal.³⁴ Sin embargo, esta no es una solución a corto plazo para el problema de la falta de trabajadores especializados. Según la información gubernamental, la construcción del canal estaría ofreciendo al inicio un millón de nuevos empleos³⁵, sin embargo en los últimos meses se han revisado

30 «Quijano dice que China no quiere financiar el Canal de Nicaragua», *La Estrella*, 15.4.2015, <<http://laestrella.com.pa/panama/nacional/quijano-dice-china-quiere-financiar-canal-nicaragua/23858122>> [consulta: 15.7.2015].

31 Tim Johnson (2015), «A skeptical Panama pays heed to possible rival Nicaraguan canal», 9.2.2015, en: McClatchy DC, <www.mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24779869.html> [consulta: 15.7.2015].

32 «Ortega defiende Canal para salir de la pobreza», 14.10.2014, Milenio Internacional, <www.milenio.com/internacional/Ortega-defiende-Canal-salir-pobreza_0_390560955.html> [consulta: 5.5.2015].

33 «Dudas ambientales sobre Proyecto chino del canal de Nicaragua», 7.5.2014, *El Comercio*, <<http://elcomercio.pe/ciencias/planeta/dudas-ambientales-sobre-proyecto-chino-canal-nicaragua-noticia-1727853>> [consulta: 5.5.2015].

34 Jeniffer Castillo Bermúdez (2014), «Promete duplicar carreras por Canal», 9.9.2014, *La Prensa*, <www.laprensa.com.ni/2014/10/02/nacionales/214043-aun-sin-carreras-para-el-canal-aun-sin-carreras-para-el-canal> [consulta: 6.5.2015].

35 José Nain Lara Castellanos (2014), «Canal de Nicaragua dará un millón de empleos», 29.06.2014, *La Prensa*, <www.laprensa.hn/economia/>

estas cifras. En total solamente se abrirán 50.000 plazas de trabajo, de las cuales aproximadamente la mitad serán concedidas a nicaragüenses.³⁶ La provisión suficiente de alimentos para estos trabajadores ya se convirtió en un tema controversial en discusión.³⁷

Otro tema que produce acaloradas discusiones sociales es la relocalización obligada de la población indígena a lo largo de la ruta del canal. La ley n.º 840 determina que es de interés público la expropiación de toda propiedad que HKND considere necesaria para la realización de la construcción del canal.³⁸ La Comisión del Canal habla de 30.000 personas que deberán ser relocalizadas pero fuentes alternativas confirman que serán más de 100.000 personas las que se verán directamente afectadas por la construcción.³⁹ En vista de esta amenaza se realizaron manifestaciones en las cuales se escuchaba la consigna «¡Fuera chinos!». Estas marchas de protesta no siempre estuvieron libres de violencia, ya que las autoridades erigieron bloqueos de calles y no dejaron pasar a los manifestantes de los pueblos afectados. Durante las protestas de diciembre del 2014 se contabilizaron 50 nicaragüenses heridos y docenas de arrestados.⁴⁰ El día 13 de junio de 2015 se llevó a cabo la manifestación más grande hasta ahora, en la cual participaron alrededor de 15.000 nicaragüenses protestando en contra de las expropiaciones y de la des-

«Sería deseable un impulso de modernización de este tipo para Nicaragua, donde el 40 % de la población vive por debajo de los márgenes de pobreza y la mayoría de las actividades comerciales son agrícolas. Sin embargo, no parece realista que este desarrollo se lleve a cabo con la construcción del canal»

AL

laeconomia/724302-98/canal-de-nicaragua-dar %C3%A1-un-mill %C3%B3n-de-empleos» [consulta: 22.4.2015].

36 Génesis Hernández Núñez (2015), «Mejores trabajos del Canal para extranjeros», 7.1.2015, *La Prensa*, www.laprensa.com.ni/2015/01/07/nacionales/1693632-mejores-trabajos-del-canal-para-extranjeros [consulta: 16.4.2015].

37 Carlos Salinas (2014), «¡Fuera de Nicaragua, Chinos! », *El País/ International*, 15.10.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/10/14/actualidad/1413318757_518678.html [consulta: 25.4.2015].

38 Asamblea Nacional de Nicaragua: «Ley No. 840», *La Gaceta- Diario Oficial*, 14.6.2013, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/sileg/Gacetas.nsf/5eea648ofc-3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$file/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/sileg/Gacetas.nsf/5eea648ofc-3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$file/Ley%20No.%20840.pdf) [25.4.2015].

39 «Audiencia sobre el canal en la CIDH de la OEA», en: *Confidencial*, 14.3.2015, www.confidencial.com.ni/articulo/21210/audiencia-sobre-el-canal-en-la-cidh-de-la-oea [consulta: 25.4.2015].

40 Carlos Salinas (2014), «Hasta 50 heridos en Nicaragua en las protestas contra el canal oceánico», *El País*, 24.12.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/12/24/actualidad/1419444251_610241.html [consulta: 28.4.2015].



Gigantes de la navegación: Para los barcos post-Panamax el Canal de Nicaragua sería una alternativa al canal de Panamá

Fuente: Wikimedia, Buonasera, CC BY-SA 3.0, 29.6.2014, <<http://bit.ly/1RpTL1d>>.

trucción del Lago de Nicaragua y a favor de la abolición de la ley n.º 840. Fue organizada principalmente por la organización no gubernamental Consejo Nacional de Defensa de la Propiedad, del Lago y de la Soberanía, fundada por campesinos. La mayoría de los manifestantes proviene de zonas rurales directamente afectadas por la ruta del canal.⁴¹

Pero no solamente los humanos se verán afectados por la construcción del canal. El impacto ambiental de una intervención de este tamaño será enorme. Se estima un largo del canal de 278 kilómetros, un ancho de 200 a 530 metros y una profundidad de entre 27 y 30 metros.⁴² Mientras que la Unión Europea y en especial Alemania se preocupan por el respeto a los formatos internacionales para la protección del ambiente y la economía sustentable (ambos temas de la reunión cumbre del G7 en Elmau), en Nicaragua se está tomando un camino distinto: el Canal de Nicaragua va a atravesar un corredor biológico, dentro del cual se encuentran los espacios de vida de poblaciones indígenas y de ecosistemas frágiles, tales como bosques lluviosos y humedales. El

41 «Miles marchan en Nicaragua contra el proyecto de canal interoceánico», *Confidencial*, 14.6.2015, <www.elconfidencial.com/ultima-hora-en-vivo/2015-06-14/miles-marchan-en-nicaragua-contra-el-proyecto-de-canal-interoceanico_607156> [consulta: 15.7.2015].

42 «Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá 278 kilómetros de longitud», en: *Deutsche Welle*, 8.7.2014, <www.dw.de/canal-interoce%C3%A1nico-de-nicaragua-tendr%C3%A1-278-kil%C3%B3metros-de-longitud/a-17767455> [consulta: 17.3.2015].

Gobierno habla de reforestación, pero los protecciónistas temen que la corta de aproximadamente 400.000 hectáreas de bosque lluvioso impacten negativamente en la diversidad biológica junto al Lago de Nicaragua y en la costa del Caribe.⁴³ El Lago de Nicaragua conforma la reserva de agua potable más grande de Centroamérica y juega un papel esencial en el abastecimiento de agua en todo el país. Ya solo el crecimiento demográfico predecible representa una amenaza para la escasez de agua en el país, lo que sería incrementado adicionalmente por la construcción del canal.⁴⁴ Hasta el momento el lago ha estado protegido por la Ley General de Aguas Nacionales, la cual determina que el Gran Lago Cocibolca o Lago de Nicaragua es de importancia extrema para la seguridad nacional.⁴⁵ Esta cláusula de protección quedó prácticamente anulada con la ley n.º 840 del año 2013. Los científicos temen que el lago de agua dulce de 8.000 kilómetros cuadrados poco a poco se llene de agua salada al estar conectados los océanos, y ello traería consecuencias inmensurables para la naturaleza.⁴⁶ Como el lago apenas tiene una profundidad de 15 metros, pero el canal debe garantizar una profundidad de 30 metros para los barcos post Panamax, será necesario realizar dragados que además de permitir la entrada de agua salada serán una amenaza para la flora y fauna alrededor y dentro del lago y presentan una amenaza real a los hábitats y fuentes de alimentación.⁴⁷ Para los animales salvajes el canal formará una barrera impasable que provocará una modificación de los patrones de migración y una variación en la dinámica ecológica de los animales.⁴⁸

43 Pedro J. Álvarez, Jorge A. Huete-Pérez, Axel Meyer (2015), «Rethink the Nicaragua Canal», *sciencemag*, 22.1.2015, <www.researchgate.net/profile/Axel_Meyer/publication/271335181_Rethink_the_Nicaragua_Canal/links/54d0fe150cf28959aa7a51ca.pdf> [consulta: 25.3.2015].

44 Salvador Montenegro Guillén (2014), «Aprovechamiento óptimo y protección del gran lago Cocibolca», en: Academia de Ciencias de Nicaragua, serie Ciencia, Técnica y Sociedad, *El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate*, pp. 50 ss.

45 «Canal de Nicaragua podría dejar a Centroamérica sin agua potable», en: *Noticias Caracol*, 25.10.2014, <www.noticiascaracol.com/mundo/canal-en-nicaragua-podria-dejar-centroamerica-sin-agua-potable> [consulta: 5.5.2015].

46 Jean-Michel Maes (2014), «Canal interoceánico: impacto sobre la biodiversidad», en: Academia de Ciencias de Nicaragua, serie Ciencia, Técnica y Sociedad, *El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate*, pp. 76 ss.

47 Axel Meyer (2014), «Importancia de los ecosistemas acuáticos y la potencial amenaza del canal interoceánico», en: Academia de Ciencias de Nicaragua, serie Ciencia, Técnica y Sociedad, *El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate*, p. 39.

48 Jorge A. Huete Pérez (2014), «Canal Interoceánico: una visión anacrónica del desarrollo», *Revista Envío*, 8.4.2014, <www.envio.org.ni/articulo/4821> [consulta: 2.4.2015].

Aspectos geopolíticos de una vía fluvial

La creciente globalización, su correspondiente crecimiento comercial y el incremento en el poder de compra de los países emergentes son algunos de los motivos por los cuales se realizan los proyectos de infraestructura de grandes dimensiones como este ejemplo en Nicaragua. Por un aparte, los Gobiernos creen poder atraer impulsos económicos a través de proyectos costosos, sobre todo cuando logran atraer una inversión directa. Adicionalmente no hay que olvidar que los países latinoamericanos juegan un papel político considerable en el proceso de globalización: como socios políticos, mercados de intercambio de bienes y proveedores de recursos naturales y mercados meta.

En este sentido, no se deben de perder de vista los aspectos geoestratégicos, más aún cuando especialmente Latinoamérica ya sirvió anteriormente de escenario para diversos conflictos geopolíticos. Parece que la historia se repite con nuevos jugadores.

Es notorio especialmente el aumento del compromiso chino en la región. El comercio de Latinoamérica con la República Popular de China aumentó de 120.000 millones en el año 2000 a 262.000 millones de dólares en el 2013.⁴⁹ Adicionalmente, China invirtió más de 100.000 millones de dólares en la región y ofreció líneas de crédito blandas para gobiernos de izquierda. El año pasado el presidente chino anunció que incrementaría el comercio con Latinoamérica en forma masiva en los próximos diez años. Este propósito no puede ser llevado a cabo sin el fortalecimiento de los puertos y de las vías fluviales. Por ello existen tratados comerciales en Latinoamérica, no solo con acuerdos de energía y recursos naturales, que llaman la atención. Ya estos acuerdos invitan a un análisis más profundo, ya que las empresas industriales europeas y alemanas también tienen que contar con la escasez de sus materias primas y metales en sus procesos de elaboración. Llama la atención también su participación en proyectos de gran escala (trenes, puertos, construcción de canales, proyectos de exploración). Se podrían interpretar como contrapeso estratégico a infraestructuras occidentales.⁵⁰ Además conforman condiciones necesarias para la intensificación del comercio sur-sur.

49 Jan D. Walter (2014), «Neuer Partner, altes Problem», en: *Deutsche Welle*, 18.04.2014, <www.dw.de/neuer-partner-altes-problem/a-17576662> [consulta: 25.4.2015].

50 Streck, Ralf: «China mischt den Hinterhof der usa auf», *HeiseOnline*, 25.1.2015, <www.heise.de/tp/artikel/43/43935/1.html> [consulta: 28.4.2015].

Es probablemente en este contexto que se debe ver el Canal de Nicaragua. Hasta la fecha, los embarques de materia prima a China como el petróleo (de Venezuela) o el hierro bruto (de Brasil) o sea, las bases para el desarrollo económico, se realizan a través del Canal de Panamá.⁵¹ Los inversionistas chinos también están presentes en este país. Igualmente, la inversión china en Nicaragua sería una alternativa bienvenida, ya que el Canal de Panamá todavía es considerado parte de la esfera de influencia de los Estados Unidos y por tanto un factor de inseguridad para Pekín. El presidente Ortega también está consciente de esta situación y de los conflictos geopolíticos potenciales, por lo cual públicamente ofreció a los Estados Unidos participar en la construcción del canal.⁵² Durante una visita a Nicaragua en julio del 2013 Walter Bastian, representante del ministro de Comercio de los Estados Unidos fue claro en decir que las empresas americanas tendrían interés de invertir en el proyecto.⁵³ Sin embargo, en la misma línea mencionó que para ello era imperativa la garantía de transparencia y legalidad. A inicios del año 2015 la embajada americana en Nicaragua llamó la atención de que todavía hacía falta información y transparencia en cuanto a los puntos más importantes del proyecto del canal. Los asambleístas nicaragüenses rechazaron esta crítica, aduciendo que se trata de un proyecto nacional y que por lo tanto no se le debe mucha explicación sobre la situación a ningún otro país.⁵⁴

Los demás países centroamericanos no fueron invitados a participar en el proyecto del canal, lo cual no sorprende, ya que existen varios conflictos de interés con los países vecinos. Ortega, quien se considera él mismo el líder de los países del ALBA y de la Comunidad CELAC, no tiene interés en involucrar a sus vecinos en este proyecto. Al contrario: ante la Corte Internacional de La Haya se está litigando una disputa limítrofe entre Costa Rica y Nicaragua desde hace varios años. Costa Rica acusa a su vecino de haber penetrado en el río que forma

51 Stefan Burgdörfer(2014), «Chinas Engagement in Costa Rica und Zentralamerika», en: *Zentral Amerika*, 2014(1), p. 2, www.kas.de/wf/doc/kas_39984-544-1-30.pdf?141218181702 [consulta: 30.4.2015].

52 Christian Galloy , Pilar Valero (2015), «Canal de Nicaragua: logro estratégico de China en América», en: *Latin Reporters*, 9.2.2015, www.latinreporters.com/nicaraguaeco09022015kbes.html [consulta: 8.5.2015].

53 «EE. UU. interesado en el canal interoceánico de Nicaragua», *La Prensa*, 30.7.2013, www.laprensa.com.ni/2013/07/30/nacionales/156777-ee-uu-interesado-en-el-canal-interoceanico-de-nicaragua [consulta: 15.7.2015].

54 «Críticas de ee. uu. a canal de Nicaragua genera reacciones encontradas», *La Página*, 7.1.2015, www.lapagina.com.sv/internacionales/102760/2015/01/07/Criticas-de-eeuu-a-canal-de-Nicaragua-genera-reacciones-encontradas [consulta: 15.7.2015].

la frontera, el San Juan. Mientras tanto, Nicaragua argumenta que un proyecto de carretera a lo largo del río del lado costarricense ha causado graves daños ambientales.⁵⁵ Defendiéndose de antemano, Ortega había anunciado en relación con el Canal de Nicaragua que su ruta transcurriría a una distancia prudencial de la frontera de Costa Rica.⁵⁶ Este tipo de conflictos entre países en sus zonas fronterizas no se deben menospreciar, ya que se pueden convertir en un factor de desestabilización de la región, la cual de por sí está en el foco de atención por el problema del tránsito de drogas.

En relación con la influencia de representantes de gobierno chinos, el presidente de Nicaragua argumentó que el inversionista Wang Jing no es un actor político sino un empresario privado independiente y que el proyecto está abierto a inversionistas de todo el mundo.⁵⁷ Aún no se han podido constatar relaciones directas entre el inversionista chino y el Gobierno en Pekín, aunque la empresa de telecomunicaciones de Wang recibió fondos para sus proyectos trasnacionales del banco de desarrollo chino y el Estado chino es copropietario del consorcio de telecomunicaciones Xinwei. El Gobierno chino se mantiene en silencio total en relación con el Canal de Nicaragua, lo cual no es de sorprender. Sin embargo, es válido cuestionar el argumento de que las empresas privadas de la zona especial de administración de China, Hong Kong, no tienen influencia política. Desde hace tiempo los observadores asumen que Pekín está queriendo aumentar su presencia en Centroamérica. Nicaragua, Cuba (puerto profundo de Mariel) y Venezuela (China es dueña de gran parte del puerto más grande, Puerto Cabello) conforman importantes bastiones. Esto parece aceptable desde un punto de vista económico, pero también porque los americanos, en el marco de las conversaciones de libre comercio transpacífico, han obviado conscientemente a China y pretenden implementar derechos sobre el Pacífico con socios asiáticos, prácticamente frente a las narices de China.⁵⁸

55 «Corte de La Haya celebrará nuevas audiencias por la disputa limítrofe entre Costa Rica y Nicaragua», *La Tercera*, 13.4.2015, <www.latercera.com/noticia/mundo/2015/04/678-625277-9-corte-de-la-haya-celebrara-nuevas-audiencias-por-la-disputa-limítrofe-entre.shtml> [consulta: 15.4.2015].

56 «“Construcción del Canal no afecta a Costa Rica”, dice Kamilo Lara», *Confidencial*, 16.7.2015, <www.confidencial.com.ni/articulo/18488/sthash.mqz33OQc.dpuf> [consulta: 16.4.2015].

57 Christian Galloy, Pilar Valero (2015): «Canal de Nicaragua...», o. cit.

58 Daniel W. Drezner (2015), «The Trans-Pacific Partnership is about more than trade», *The Washington Post*, 7.5.2015, <www.washingtonpost.com/posteverything/wp/2015/05/07/the-trans-pacific-partnership-is-about-more-than-trade> [consulta: 10.5.2015].

Conclusiones

Es bastante imprevisible si verdaderamente se llegarán a terminar las obras de construcción y la apertura del Canal de Nicaragua, así como está planificado, en los próximos cinco a diez años. Docenas de expertos, también de Nicaragua, que trabajan con la Fundación Konrad Adenauer, lo ponen en duda. Internamente el proyecto presenta demasiadas controversias, y es justo cuestionar también la factibilidad técnica y el financiamiento a largo plazo.⁵⁹ El alcance del poder del presidente asegura la viabilidad por parte del gobierno y el poderío económico del inversionista Jing garantiza los fondos para el arranque de la obra, pero habrá que esperar la reacción de la población, una vez que de verdad comiencen los trabajos de las excavadoras y se empiecen a notar los primeros efectos sin que se vean señales del esperado bienestar para Nicaragua. O sea que por el momento el Canal de Nicaragua no juega más que un papel teórico.

Más bien hay que centrar la atención en las intenciones de los inversionistas chinos, que ya iniciaron con los trabajos previos a la construcción. Por un lado, por las nefastas consecuencias ambientales y sociales que este megaproyecto podría causar en Nicaragua.⁶⁰ Y por otro lado por el componente geoestratégico que se esconde detrás de este proyecto. Contrariamente a las especulaciones de fracaso de este proyecto, no se deberían menospreciar las ambiciones chinas. La pregunta sobre la rentabilidad del proyecto pasa a segundo plano.

Lamentablemente el tema no fue mencionado en la cumbre CELAC-UE en junio de 2015. Si la Comunidad Europea y Alemania quieren justificar sus propios requisitos en relación con hacerse cargo de cierta responsabilidad global, deberían adoptar una posición clara. Precisamente por el hecho de la oposición de la sociedad civil y porque los costos a corto y mediano plazo son más altos que los efectos del supuesto bienestar para el Estado, la sociedad y para los inversionistas chinos, deberían de cuestionarse el sentido y el objetivo de este canal. ¿Se estarán asegurando aquí los intereses chinos a manera de planificación a largo plazo? Es interesante si se tienen en cuenta los diversos anuncios en los últimos meses de los inversionistas chinos en

AL

59 «Aumentan dudas sobre canal de Nicaragua con financiamiento chino», *Gestión*, 27.12.2014, <<http://gestion.pe/economia/aumentan-dudas-sobre-canal-nicaragua-financiamiento-chino-2118641>> [consulta: 10.5.2015].

60 «Sin estudio ambiental empiezan obras de Canal», *La Prensa*, 22.11.2014, <[www.laprensa.hn/mundo/770107-410/sin-estudio-ambiental-empiezan-obra-de-canal](http://laprensa.hn/mundo/770107-410/sin-estudio-ambiental-empiezan-obra-de-canal)> [consulta: 10.5.2015].

« ACTUALIDAD LATINOAMERICANA »

Latinoamérica o de representantes del Gobierno; por ejemplo, entre ellos se cuenta una ruta de tren entre Brasil y Perú.⁶¹

Para que el Canal de Nicaragua verdaderamente valiera la pena y fuera competitivo tendría que haber un incremento mundial considerable del volumen de transportes.⁶² La Organización Mundial de Comercio estima para el 2015 y el 2016 un incremento moderado en el comercio de entre 3 % y 4 % entre las economías mundiales.⁶³ Esta tendencia no debería variar mucho a mediano plazo. El 5 % de este comercio mundial seguirá atravesando el Canal de Panamá y esta ruta de tránsito seguirá siendo la más económica y más corta entre el Atlántico y el Pacífico, ya que sus cien años de funcionamiento así lo han demostrado. La modernización de la ruta fluvial, así como los cobros de peajes competitivos y el *know-how* existente garantizan que una segunda ruta a mediano plazo no representa una competencia real y que, ante la situación planteada, no tiene sentido. Si uno lee acerca de la historia del centenario Canal de Panamá, es difícil imaginarse que el sueño de Nicaragua de poseer un canal propio a mediano plazo pueda hacerse realidad. Pero aun si resultara, todo parece indicar un triste despertar para Managua.

61 «Mendoza, Raúl: «El tren que China quiere», *La República*, 24.5.2015, <<http://larepublica.pe/impresa/politica/2267-el-tren-que-china-quiere>> [consulta: 27.5.2015].

62 Las mercancías más importantes son petróleo crudo, productos del petróleo, carbón y mineral de hierro.

63 «Modest trade recovery to continue in 2015 and 2016 following three years of weak expansion», comunicado de prensa de la Organización Mundial del Comercio, 739/2015, 14.4.2015, <https://www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.htm> [consulta: 27.5.2015].