

12/2015

23 de enero de 2015

*Fernando Ruiz Domínguez**

EL CANAL INTEROCEÁNICO DE
NICARAGUA

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

EL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA

Resumen:

Las obras de construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua comenzaron oficialmente el 22 de diciembre de 2014. Cuando esté terminado, dicho canal supondrá una segunda vía de paso entre el Océano Atlántico y el Pacífico. Se espera que la economía del país mejore sensiblemente, si bien lo más importante es el papel geopolítico y geoestratégico que rodea a su construcción, debido a los múltiples actores gubernamentales y no gubernamentales implicados y a sus papeles.

Abstract:

The construction of the Interoceanic Canal of Nicaragua officially began on December 22, 2014. When completed, this channel will be a second passageway between the Atlantic and the Pacific oceans. It is expected that the economy will improve significantly, but the most important fact is the geopolitical and geostrategic role surrounding its construction, due to the many governmental and non-governmental actors involved and their roles.

Palabras clave:

El Canal Interoceánico de Nicaragua, *HKND Group*.

Keywords:

The Interoceanic Canal of Nicaragua, HKND Group.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

INTRODUCCIÓN

El 14-06-2014¹ el gobierno de Nicaragua y la empresa china *HKND Group*² —una filial de *Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Company* (HKND)—, sellaron el acuerdo marco del proyecto “Gran Canal Interoceánico”³, que supone la construcción del canal interoceánico⁴ en territorio nicaragüense y que previsiblemente conectará la costa del Mar Caribe con la del Océano Pacífico.

En julio de 2014 se hacía pública su concesión y explotación a dicha empresa por 50 años, siendo estos prorrogables por otros 50 más y anunciándose posteriormente que el inicio de las obras necesarias se efectuaría el 22-12-2014⁵.

No se trata de una idea nueva ya que su origen español se remonta al 1.524⁶, siendo retomada posteriormente por Napoleón III; EE.UU. —justo antes de la construcción del Canal de Panamá—; y en el actualidad nuevamente abordada por el gobierno nicaragüense⁷. Por ello, y por algunos de los nuevos o no tan nuevos factores que se verán a continuación, hacen que prestar cierto grado de atención en el devenir de este nuevo intento de ejecución de una infraestructura —que tiene un costo estimado de 50.000 millones de dólares— pueda servir al menos para centrar el asunto a día de hoy.

Todo este proyecto hay que verlo en el contexto global en el que el mundo de las comunicaciones por vía marítima se encuentra envuelto y en el que nadie se quiere quedar atrás, pues países como Turquía —con su proyecto de Canal Estambul—, Panamá —en plena ampliación del suyo con el tercer juego de esclusas— o incluso como Egipto —con la aprobación de la reforma del Canal de Suez el 17-10-2014⁸— se han posicionado claramente al respecto.

¹ Anteriormente las partes habían firmado el Memorando de Entendimiento para establecer el alcance del proyecto (06-09-2012), el Convenio de Cooperación (31-10-2012) y el Contrato de Concesión Maestro (13-06-2013).

² Constituida el 07-11-2012 en la isla Gran Caimán y sede en Hong Kong, aunque en la actualidad cuenta con una representación en Managua (Nicaragua) por parte de una firma de abogados local.

³ El 13-06-2014 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la Ley del Régimen Jurídico del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

⁴ Vídeo del trazado del canal publicado por el periódico La Prensa y cortesía de la empresa HKND. Noviembre de 2014. Disponible en https://www.youtube.com/watch?v=v_S7GizvkkU Fecha de consulta 19.12.2014.

⁵ Programa La Gente, Radio La Primerísima. 17-12-2014. Disponible en <http://www.rlp.com.ni/noticias/general/173830/22-diciembre-inicia-el-canal> . Fecha de consulta 20-12-2014.

⁶ Carta de Hernán Cortés al Emperador Carlos V. Disponible en <http://www.alhambra-patronato.es/ria/handle/10514/6072> Fecha de consulta 19-12-2014.

⁷ La primera referencia oficial del Gobierno de Nicaragua se recoge en el Decreto de 10-12-1833 y en él se hace referencia a una sociedad constituida en Holanda, como la que llevaría a cabo aquel proyecto.

⁸ Tiene un coste de 8.947 millones de dólares para los que ya tiene financiación. Las empresas contratadas en un plazo de 10 meses construirán un canal paralelo al existente, con una profundidad de 24 metros y un ancho de 240 metros, durante una longitud de un tercio del actual canal, para lo que será necesario dragar 180 millones de metros cúbicos.

TRAZADO, CARACTERÍSTICAS, INSTALACIONES E INFRAESTRUCTURAS

Elección de la ruta

Tras superar un opaco proceso de selección de rutas, el proyecto aprobado pasará cerca de una zona de libre comercio en el Puerto Brito (costa oeste)⁹, así como del aeropuerto de Rivas o los diferentes complejos turísticos¹⁰, para después hacerlo a través del Lago Cocibolca (o lago Nicaragua)¹¹ y finalmente llegar al puerto Punta Águila (costa este)¹². Para ello la obra unirá los ríos Brito (costa oeste) y Punta Gorda (costa este).

Contará con un lago artificial —Atlanta¹³—, ubicado cerca de la costa este y que es similar al Lago Gatún del Canal de Panamá, puesto que servirá para suministrar el agua necesaria para que el canal nicaragüense pueda operar.

Además, las esclusas utilizadas serán de una vía y contarán con tres escalones continuos, así como tres estanques de ahorro de agua, para cada uno de los mismos.

Según la empresa *HKND* y el gobierno nicaragüense, para su construcción se generarán 50.000 empleos directos y 200.000 indirectos, durante un periodo estimado de cinco años los primeros y durante la gestión del canal los segundos.

En definitiva se trata de un canal que contará con:

Una longitud de 278 kilómetros —de los cuales 105 discurrirán dentro del Lago Nicaragua, lo que hará preciso dragar un canal subacuático— (frente a los 77 que tiene el de Panamá);

Una profundidad de 26,7 a 30 metros (frente a los 13,7 del de Panamá tras la ampliación);

Una anchura de 230 a 520 metros (frente a los 90 a 300 metros del de Panamá tras la ampliación);

Una capacidad de tránsito de buques portacontenedores de hasta 25.000 TEU, así como de buques de carga a granel de 400.000 toneladas y petroleros de 320.000 toneladas (frente a las 13.000 TEU y 270.000 toneladas del de Panamá tras la ampliación);

Un tiempo medio de 30 horas de tránsito para cada buque (frente a las 10 horas del Canal de Panamá).

⁹ En la actualidad es poco más que una aldea de pescadores, si bien se encuentra proyectado que allí se construya uno de los mayores puertos de aguas profundas, del mundo, con una capacidad anual de 2,8 millones toneladas de productos petrolíferos y 1,95 millones de contenedores de 20 pies.

¹⁰ Después de desestimar extraoficialmente el de San Lorenzo —a 10 kilómetros de San Juan del Sur—, la empresa *HKND* sigue adelante con los de: La isla de Ometepe —en el Lago Nicaragua—; El complejo turístico de Golf en San Miguelito; El del Río San Juan; Y el complejo de turismo rural en la zona caribeña de Punta Gorda.

¹¹ Es la mayor masa de agua dulce de toda América Central, ya que cuenta con una superficie de 8.624 kilómetros cuadrados.

¹² Este otro puerto de aguas profundas de nueva construcción, tendrá según lo proyectado, una capacidad para 2,8 millones de toneladas de productos petrolíferos y 2,65 millones de contenedores de 20 pies.

¹³ De 400 kilómetros cuadrados.

Se espera que dicha obra finalice en el año 2019 y que entre en funcionamiento en el 2020.

Empresas implicadas a 20-11-2014.

Pese a que la empresa *China Railway Construction Corp.* parece haber sido contratada para llevar a cabo la evaluación de viabilidad inicial, a diferencia de lo que sí que ocurre con otros de los proyectos en los que aparece involucrada, nada aparecía en su página oficial en Internet sobre su trabajo en el canal de Nicaragua¹⁴.

De la misma manera las empresas *McKinsey & Company* —al parecer encargada de la investigación y análisis del proyecto— y *Environmental Resource Management* —contratada para llevar a cabo las evaluaciones sociales y ambientales y evaluaciones de impacto—, no han publicado nada al respecto, lo cual tiene su interés en un mundo globalizado en el que las sinergias por la participación en un determinado proyecto pueden significar tanto en el mundo de los negocios.

Por otra parte, y aunque, según parece, sus representantes asistieron recientemente a reuniones organizadas por la empresa *HKND Group* para informar sobre el desarrollo de sus actividades, tanto la empresa *Mining Engineering Consultants (MEC Mining)* de Australia — encargada de la estrategia del movimiento de tierra del proyecto—, como la empresa *Studiebureau voor Bouwkunde en Expertises (SBE)*, de Bélgica—especializada en el diseño y evaluación de factibilidad de esclusas y canales hidráulicos, que tiene experiencia entre otros países en Panamá, Bélgica y España—, no publicitan en sus páginas oficiales en internet trabajo o informe alguno sobre el proyecto del Canal de Nicaragua.

Respecto a quién será la encargada del suministro de maquinaria pesada para realizar el proyecto, aparece otra empresa estatal china, *Xuzhou Construction Machinery Group (XCMG)*, dejando fuera de la competición a otras empresas como Volvo o Caterpillar o incluso empresas privadas chinas como el segundo fabricante a nivel mundial y primero en su país, *Sany Heavy Industries*.

Igualmente algunas de las otras empresas que según parece han sido contratadas son:

China Railway SIYUAN Survey and Design Group;

*Dredging International*¹⁵; *Jan De Nul* de Bélgica; *Boskalis* de Holanda (para el sub-proyecto de la carretera y dragados);

Civil Aviation Engineering Consulting Company of China (para el diseño del sub-proyecto del aeropuerto);

CCCC Second Harbour Consultants (para el diseño de los sub-proyectos de los puertos);

¹⁴ Disponible en <http://english.crcc.cn/Page/544/default.aspx> Fecha de consulta 19-12-2014.

¹⁵ Pese a que esta empresa especializada en dragados tiene obras por todo el mundo y así las publicita en su página oficial en Internet, en la misma no figura referencia alguna a su participación en el proyecto del Canal de Nicaragua. Disponible en <http://www.deme-group.com/projects> Fecha de consulta 19.12.2014.

Shenzhen LAY-OUT Planning Consultants (para el diseño de la zona de libre comercio y los centros de ocio).

Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research (para el diseño del proyecto del canal).

Además, y de la mano de *HKND Group*, se han llevado a cabo diversas reuniones con representantes de entidades y grupos financieros y comerciales al objeto de intercambiar información e invitaciones para participar en el proyecto (Grupo Promerica y su compañía subsidiaria, Banco de la Producción (Banpro); Grupo LAFISE; Banco de Crédito Centroamericano (BANCENTRO); etc. pero sin que a día de hoy haya trascendido ni quiénes serán todos los que participen (sean estos u otros distintos) ni su papel preciso en el proyecto.

La nueva red de carreteras

La cuestión de excavar los aproximadamente 5 millones de metros cúbicos de terreno que se prevé que supondrá el proyecto, plantea un problema previo, debido a la falta de una red de carreteras que soporte no solo el peso de la necesaria maquinaria pesada y la carga de tierra en sí, sino también el tráfico continuo sobre la misma por parte del conjunto mencionado.

Teniendo en cuenta que las cifras por unidad de maquinaria oscilan entre las 200 y las 600 toneladas, resulta imposible operar sobre el terreno de un país con un bajo nivel de desarrollo de la red vial, por lo que en noviembre de 2014 se anunció que el inicio de las obras del canal se haría simultáneamente desde ambas costas y mediante la construcción de los dos puertos de aguas profundas —para llevar a ellos la maquinaria mediante barcos— y las correspondientes carreteras para ir avanzando hacia el interior del país.

Aeropuerto

Con una ubicación planeada para que se encuentre a 8 kilómetros al norte de la ciudad de Rivas, este aeropuerto internacional se supone que tendrá inicialmente una pista de 3.200 metros de largo y espacio suficiente para la construcción de una segunda en un momento posterior. Además la terminal contará con una superficie de 14.000 metros cuadrados.

El aeropuerto tendrá la categoría 4E y por ello permitirá que operen en él aeronaves —de carga y de pasajeros— de gran tamaño, como los Airbus 380 y Boeing 777. Además se espera que tenga una capacidad para un millón de personas y 22.000 toneladas de mercancías, lo que supondría posicionarse como el mejor centro de tránsito de América Central.

La idea es que este aeropuerto sea un complemento para el de Managua y que su actividad se centre en las rutas internacionales de media y larga distancia, si bien la falta de un gran volumen de turismo en la actualidad o de una gran flota de aviones que lo vayan a utilizar en un futuro a corto plazo, genera las lógicas dudas de su viabilidad y sostenibilidad económica.



Mapa de Google maps y datos del autor del artículo.

VALOR GEOPOLÍTICO

Nicaragua

Debido al elevado nivel de pobreza en el país, el gobierno nicaragüense aspira a que con el Canal Interoceánico surjan fuentes de ingresos provenientes no solo de la explotación en sí del mismo sino de los negocios paralelos construidos a su alrededor (como las fábricas de cemento o acero, puertos, aeropuerto, centros de ocio, etc.) o de las oportunidad que supondrá para el comercio la mejora de la red de carreteras.

Además y dado que el capital para la obra del canal viene de la mano de empresas chinas, al gobierno de Nicaragua le supone el verse respaldado en la sombra —pues muchas de ellas son estatales— por un país de su órbita ideológica, no solo a nivel doméstico sino a nivel de mantener sus diferencias con EE.UU.

Panamá

La aparición de todo competidor en un negocio en el que uno ha ostentado una posición de monopolio durante décadas supone que el mismo que lo disfrutó ahora deba adaptarse a la nueva situación que surja de la manera más rápida y satisfactoria posible.

Dado que existen intereses antagónicos —y respaldos gubernamentales de terceros de diferente signo— entre Nicaragua y Panamá, el arte de las alianzas y de las estrategias a

nivel político cobrará más sentido que nunca, si finalmente se materializa la obra del canal nicaragüense.

Cuba

Aunque pendiente de una aprobación del Congreso de EE.UU.¹⁶, el anuncio el 19-12-2014 —por parte del presidente del país, Barack Obama—, de normalizar las relaciones diplomáticas y dar pasos para poner fin al embargo económico y financiero con Cuba, a largo plazo podría resultar interesante para todos, dado el potencial económico que las importaciones/exportaciones¹⁷ con dicho país podrían suponer para las regiones costeras del oeste de EE.UU. y Canadá, así como para el mercado asiático, utilizando el proyectado canal interoceánico nicaragüense.

EE.UU

Indudablemente EE.UU. está viendo que tanto Rusia como China no solo incrementan su actividad geopolítica en tierras latinoamericanas, sino que además la apertura de una nueva ruta comercial marítima a través de Nicaragua supondría una merma de los beneficios extraordinarios que Panamá está recibiendo con su canal.

De igual manera, el Tratado de Chamorro-Bryan de 05-08-1914¹⁸, por el que el propio EE.UU. se hacía con los derechos a perpetuidad para la construcción del canal interoceánico de Nicaragua y que fue abrogado el 14-07-1970, se está viendo en la actualidad como un asunto espinoso a diferentes niveles.

En definitiva, para EE.UU. se trata no solo de una pérdida de influencia y control de lo que sucede en su entorno, sino de una percepción de los movimientos estratégicos de terceros en una zona muy próxima a sus intereses directos.

República Popular de China

Actualmente la República Popular de China no mantiene relaciones diplomáticas con Nicaragua, principalmente porque el gobierno de Managua sí que las tiene oficialmente con Taiwán y éste ya ha manifestado que no renunciará a las mismas.

Ahora bien, el que no existan dichas relaciones diplomáticas y que China vea a Taiwán como una provincia renegada, no está impidiendo en modo alguno que empresas chinas de propiedad gubernamental participen en un proyecto de tan grande envergadura económica y alcance geopolítico y estratégico.

¹⁶ No se prevé a corto plazo, ya que desde 2015 el partido republicano controlará tanto el Congreso como el Senado y éste se ha manifestado abiertamente en contra de la actual postura presidencial.

¹⁷ Oficina de información diplomática del Gobierno de España, Ficha de país, República de Cuba, Octubre 2014. Disponible en http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/Cuba_FICHA%20PAIS.pdf Fecha de consulta 22-12-2014.

¹⁸ Cancillería del Gobierno de Nicaragua. Tratado de Chamorro-Bryan, 05-08-1914. Disponible en http://www.cancilleria.gob.ni/docs/files/us_2canal14.pdf Fecha de consulta 19-12-2014.

Federación de Rusia

En julio de 2014 el presidente ruso Vladimir Putin realizó una breve visita a Nicaragua, aparentemente no programada y dentro de su gira latinoamericana.

Así, y aunque Rusia no participará económicamente en el proyecto del canal, sí que lo hará proporcionando seguridad en la zona y frente a los actos de provocación de terceros países. Por ello no es casual que Putin firmara en esa fecha diferentes acuerdos con Nicaragua que permitirán no solo la presencia de buques de guerra y aeronaves rusas en aguas territoriales nicaragüenses, sino que además los mismos realizarán patrullas costeras¹⁹.

PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES

Sin proyecto de impacto medioambiental previo

Si toda la ausencia de información detallada al inicio de un gran proyecto de 50.000 millones de dólares no fuera ya suficiente, la que más destaca es la de la empresa que realiza los estudios socio-ambientales y de impacto ambiental, *Environmental Resource Management (ERM)* y que, aunque cuenta con la colaboración local de la Fundación Amigos del Río San Juan (FUNDAR), al parecer esta no emitirá su informe hasta finales del primer trimestre de 2015, por lo que sorprende que se inicien unas obras sin el mismo.

Entre los posibles problemas sociales y medioambientales se encuentran:

La introducción de especies marinas peligrosas en hábitats de agua dulce;

La salinización del lago de agua dulce;

La alteración de la flora y la fauna con las obras;

La creación de nuevas barreras para la fauna;

La inundación de unos terrenos para la construcción de un lago artificial —el Atlanta— que provea de recursos hídricos al canal para poder operar las esclusas;

Los desplazamientos de núcleos de población rural que se encuentren afectados por las expropiaciones de terrenos;

Etc.

¹⁹ The NATO Council of Canada, *The Russia-China Nicaragua Canal: Re-engineering 21 st Century Maritime Trade?*, 21-08-2014. Disponible en <http://natocouncil.ca/the-russia-china-nicaraguan-canal-re-engineering-21st-century-maritime-trade/> Fecha de consulta 01-09-2014.

Posibles conflictos vecinales futuros

Mientras no se realicen las obras del dragado inicial del Lago Nicaragua, la cuestión no subirá de nivel más allá de que el presidente de Costa Rica, Luis Guillermo Solís, le haya transmitido su preocupación a su homólogo nicaragüense, Daniel Ortega, por las consecuencias que se pueden derivar para su país.

Cuestión distinta será cuando suceda esto y además se vea que lógica e inevitablemente haya que dragar, ya de forma periódica, el canal construido dentro del lago, pues la cantidad de sedimento que generará de nuevo y de forma cíclica al río San Juan —el cual también discurre por Costa Rica— servirá para enturbiar más las relaciones entre ambos mandatarios o sus sucesores.

De la misma manera, queda por ver el cómo afectará el tráfico de los buques en navegación desde o hacia los puertos europeos y que tengan su origen o destino de travesía en el puerto de entrada al canal —ubicado en la costa este de Nicaragua— dado que la mencionada ruta pasa cerca de la isla colombiana de San Andrés y sus cayos. No hay que olvidar que tanto Nicaragua como Colombia llevaron el tema de la soberanía de territorios y aguas de esa zona al Tribunal de Justicia Internacional, el cual dictó sentencia favorable para Nicaragua en noviembre de 2012 —si bien las islas cuya economía depende principalmente del turismo, pertenecen a Colombia—. Es decir, en definitiva, los ánimos colombianos no están muy calmados al respecto y el inicio de las obras del canal seguramente no será muy bien visto por su parte.

Actuales protestas dentro de Nicaragua

Manifestaciones Las manifestaciones se han sucedido desde los primeros momentos y cada vez que se anunciaba alguna medida o adoptaba alguna nueva decisión política. La cuestión ha llegado al punto de que para no ver boicoteados los actos inaugurales, el gobierno decidió comunicar el lugar y hora exacta solo a los medios oficiales, y eso que el inicio de las obras —bajo fuertes medidas de seguridad— estaba previsto hacerlo con la construcción de la carretera principal dentro de terrenos gubernamentales.

Entre los colectivos más activos en contra del canal se encuentran los del Grupo Cocibolca, que aglutina principalmente a grupos ecologistas y que además de hacerlo en las calles también se han manifestado en Internet²⁰.

Otros actos públicos de desacuerdo con el proyecto.

Los mismos no solo se pueden encontrar entre los organizados por los afectados por las potenciales expropiaciones de terrenos, regantes de las zonas aledañas al canal proyectado, etc. sino que también se han podido ver en otros sectores. Entre ellos está el del 11-09-2014

²⁰ Comunicado del Grupo Cocibolca de 21-11-2014. Disponible en <https://es-es.facebook.com/notes/10154815470225487/> Fecha de consulta 19-12-2014.

convocado por el Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica (IHNC) de la Universidad Centroamericana (UCA), la Academia de Ciencias de Nicaragua y el Departamento de Cultura de la UCA, para la presentación oficial del libro del ingeniero civil holandés Jan Geert Van der Post, titulado “El largo y sinuoso camino: Razones por la que no se ha construido el canal en Nicaragua”. En el libro se hace un recorrido detallado por los 72 proyectos fallidos de construcción del canal interoceánico y el referido acto concluye con la idea de que el actual proyecto se debe a razones de tipo político.

EL RETO DE SU CONSTRUCCIÓN

Falta de experiencia de la empresa concesionaria

Se plantea como un problema básico desde el punto de vista de cualquier observador externo, si bien es cierto que algunas de las empresas que figuran en su plantel de asesores y diseñadores de proyectos se encuentran entre aquellas que cuentan con un buen historial de operaciones de ingeniería civil de envergadura, incluyendo el canal de Panamá. Por ello, las dudas en sí van más en la línea de la capacidad para gestionar y coordinar un vasto número de recursos humanos y materiales. En definitiva, y por pura comparación, de poco sirve tener grandes músicos si luego el director de orquesta no tiene el oído fino y la mano que lleva la batuta no es ágil.

Será cuestión de ver cómo se desarrollan los acontecimientos y, en función de las soluciones dadas a los habituales problemas que aparecen en las obras de ingeniería civil, evaluar a la empresa de cara al futuro más lejano.

Ausencia de mano de obra cualificada en el país

Reconocido por Laureano Ortega —asesor nicaragüense de la Agencia de Promoción de Inversión—, el gobierno se encuentra trabajando con el Consejo Nacional de Universidades al objeto de que en las mismas se forme de manera satisfactoria a sus alumnos, no solo de cara a la construcción del canal en sí, sino también para que estos sean capaces de realizar una gestión de dicha infraestructura una vez terminada.

Pero la cuestión no queda ahí, ya que no solo se trata de la falta de personal con estudios superiores sino también de la mano de obra cualificada para manejar maquinaria pesada, y no precisamente en escaso número dado que serán miles de ellos los demandados debido, principalmente, a que habrá diferentes turnos de trabajo para mover ingentes cantidades de terreno y lodo, tal y como ya se ha visto anteriormente.

Inestabilidad del terreno debido a los terremotos

Una de las singularidades de los alrededores del terreno en el que se pretende construir el canal es su origen volcánico. En particular, está el volcán en activo Concepción, ubicado en la

isla Omepete, la cual se encuentra dentro del Lago Nicaragua²¹. El volcán tiene frecuentes y recientes erupciones explosivas cuyas cenizas llegan hasta la ciudad de Rivas.

Por otra parte, los sismos son también importantes. De hecho, el del 10-04-2014 duró 45 segundos, alcanzó los 6,2 grados de la escala Richter y no solo afectó a la capital, Managua, sino que también se percibió en Honduras, Costa Rica, El Salvador y Guatemala. La magnitud del terremoto fue la misma a la del que el 23-12-1972 causó más de 20.000 fallecidos, 20.000 heridos y 200.000 damnificados en Managua.

RENTABILIDAD Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

Previsiones

Básicamente, el planteamiento del proyecto del canal se centra en las expectativas de crecimiento del comercio marítimo global entre los continentes asiático y americano y pese a la desaceleración del consumo norteamericano, si se compara con anteriores décadas.

Además, se confía en que la globalización, los negocios emergentes y los continuos avances tecnológicos relancen el comercio mundial y que todo ello, junto con las medidas económicas adoptadas para salir de la crisis económica, permitan incrementar ese 10%²² en que se encontraba cifrada la tasa de crecimiento del transporte en contenedores evaluada a largo plazo.

De esta manera y según datos de la Organización Mundial de Comercio, parece que la recuperación económica va por el buen camino, ya que en 2012 el comercio mundial alcanzó la cifra de 18,3 trillones de dólares y se espera que la tendencia siga en aumento durante el periodo analizado (2030).

Por otra parte y en lo que respecta al Producto Interior Bruto (PIB), el gobierno nicaragüense espera que cuando el canal esté terminado suponga llegar a una cifra superior a los 24.700 millones de dólares²³, si bien la importancia de la apuesta radica en que el Banco Central de Nicaragua ha comprometido por ley la totalidad de sus reservas internacionales como garantía para la construcción del canal.

Comercio de productos

Petróleo ligero y gas licuado natural

En el interior de EE.UU. se ha incrementado la producción del petróleo ligero de arenas compactas (*Light Tight Oil, LTO*), ello unido a que el Departamento de Energía norteamericano haya concedido algunas licencias de exportación de gas licuado natural

²¹ En la misma isla hay otro inactivo, el Maderas.

²² Antes de la crisis económica mundial (2008).

²³ Actualmente apenas supera los 11.000 millones de dólares.

(LNG), y a la imparable carrera para el abastecimiento mundial —en la que EE.UU. y Canadá se configuran como dos de los grandes pilares— hacen que la nueva ruta nicaragüense sea potencialmente interesante para los mega buques petroleros y metaneros que se dirijan a las refinerías asiáticas o a sus puertos de destino.

Hierro.

Necesario para la fabricación de acero, tanto el mineral de hierro producido en la costa este canadiense, como el brasileño, igualmente experimentarán una fuerte demanda en los próximos años. La necesidad de minimizar los costes de envío obliga al empleo de buques de carga cada vez más grandes, los cuales no serán capaces de pasar por el Canal de Panamá ni siquiera tras la instalación del tercer juego de esclusas que actualmente se está acometiendo.

Queda la duda de si tras la firma del Memorando de Acuerdo (MOU) a tres bandas entre Brasil, Perú y China —por el que el 12-11-2014 se estableció a nivel presidencial que habría que crear un Grupo de Trabajo centrado en el proyecto de construir una línea ferroviaria para unir los centros productivos de minerales que facilite el tránsito terrestre de la mercancía desde la costa Atlántica (brasileña) a la del Pacífico (peruano), y de ahí continuar el viaje por mar hasta China—, se materializa finalmente o no, para determinar el papel que puede jugar el futuro Canal de Nicaragua con esa línea de negocio potencial.

Carbón.

Tanto el carbón que se produce en el este de EE.UU. como el que se produce en Colombia necesitan de un paso a través de América Central e indudablemente el Canal de Nicaragua puede ofrecer una alternativa al de Panamá.

Igualmente habrá que ver si puede más el orgullo colombiano —por las disputas territoriales con los nicaragüenses—, a la hora de elegir entre que sus buques transiten por uno u otro canal centroamericano o si por el contrario prima más la economía —en función de los menores costes de transporte y tránsito—.

Agricultura y ganadería.

El crecimiento de la economía china y su población necesita cada vez más del aporte de proteínas de origen animal y productos vegetales, por lo que estos tipos de productos están llamados a ver incrementadas las cantidades demandadas, no solo en China sino en todo Asia y ahí es donde los productos generados en América del Sur son de crucial interés.

VALOR GEOESTRATÉGICO

El empresario chino y sus empresas

Que el joven Wang Jing, que con sus 42 años ocupa el puesto número 22 en la lista de billonarios *New Fortune 500* de 2013, pretenda realizar una obra de ingeniería civil tan singular no resulta sorprendente.

Sin embargo, si se le añaden ciertos factores, esto hace que el asunto cobre un notable interés:

Así, por ejemplo, el artículo número 3 de la “Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense, atingente a El Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas”²⁴, deja bien claro lo que puede hacer Wang Jing, pues dice literalmente que:” Se otorga al Concesionario el derecho de ceder, novar, transferir o gravar todos o cualquiera de sus derechos u obligaciones respecto a todos o cualesquiera de los Sub-proyectos, incluyendo cualquier derecho en virtud de este artículo 3, y cualquiera otros derechos establecidos en la presente Ley, de acuerdo a los términos del MCA” (sic).

Por si fuera ya poco, el artículo número 20 de la referida Ley —la cual, curiosamente, reformó el régimen de sociedades— dice también de forma literal que las sociedades que se hagan cargo de la construcción del canal “podrán tener directores que no tengan ninguna participación accionaria en tal sociedad anónima” (sic), por lo que se deja claramente abierta la puerta para que Wang Jing pudiera operar como un testaferro.

Además habría que hablar del entramado de sus 21 sociedades de cartera, constituidas la mayoría de ellas a finales de 2012 y años siguientes en Hong Kong, Gran Caimán, Países Bajos, etc., y que forman una auténtica red. Se desconoce si el objetivo de la constitución de las mismas en dichos lugares es lograr tipos impositivos más reducidos para sus beneficios potenciales o diluir las responsabilidades por posibles incumplimientos empresariales.

Por otra parte —y sin olvidar que HKND, con sede en Hong Kong, en realidad vendió sus acciones a otra empresa de Wang registrada en Beijing—, entre las empresas que actualmente controla Wang Jing²⁵ se encuentra la de Beijing Xinwei Telecom Technology Inc. (Xinwei).

La cuestión en sí no tendría mayor importancia si no fuera porque Xinwei no solo no fue fundada por Wang, sino porque:

La misma se utiliza como aval bancario para la concesión de créditos para las empresas de la red anteriormente vista;

²⁴ Ley Especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense, atingente a El Canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. 14.06.2013. Disponible en <http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetan.f1ecdd8f640b8e6ce06257b8f005bae22?OpenDocument> Fecha de consulta 19.12.2014.

²⁵ Posee el 36,97% y es su presidente desde 2011.

Su principal cliente es el Ejército Popular de Liberación Chino —y sus proyectos especiales de comunicación—;

Su misión actual más importante se centra en un sector estratégico militar de primer orden, como es la construcción del sistema de posicionamiento global chino, conocido como BEIDOU²⁶.

Habría que añadir que, curiosamente y pese a que el Ministerio de Comercio de la República Popular de China emitió a finales de 2012 “una advertencia” (sic) para que las empresas chinas no participaran en el proyecto de construcción del Canal de Nicaragua, estas evidentemente hicieron caso omiso a la misma. Así, por ejemplo, empresas como: *China Railway Company*; la *Civil Aviation Engineering Consulting Company of China*; *Shenzhen Planning Consultants*; o incluso *Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research Co., Ltd. (CISPDR)*²⁷ —empresa dependiente del Ministerio de Recursos Hídricos de la República Popular de China—, participan en algunos de los sub-proyectos del canal.

Igualmente se encuentra el asunto de que los contactos políticos de Wang Jing son importantes. Esto es indudable, ya que asuntos como la adjudicación a la empresa *Beijing Dayang New River* —a finales de 2013— del contrato oficial para la construcción de un puerto de aguas profundas en Crimea (Ucrania) por 60.000 millones de dólares, justo después de que el presidente chino Xi Jinping, visitara a su homólogo ucraniano —y ahora expresidente—, Viktor Yanukovich, no pueden ser vistos como meras casualidades.

Nueva posición china en la zona: Fuerza naval y capacidad de maniobra económica

Pese a que el canal de Panamá es neutral de forma permanente, a nadie se le escapa que tener una segunda posibilidad de paso entre el Atlántico y el Pacífico supone un gran interés estratégico para muchos países y especialmente para uno como China que tiene unas expectativas de crecimiento de su fuerza naval muy altas durante los próximos años.

Además el punto más interesante de la posición china vendría marcado por:

La posibilidad de influir en los administradores del canal nicaragüense a la hora de fijar las tarifas por el uso del mismo;

Determinar la prioridad de paso para un tipo determinado de buques;

O aprobar nuevos tipos de buques y contenedores.

Sin duda, de esta forma, a su vez China podría influir en:

²⁶ Beijing Xinwei Telecom Technology Inc. (Xinwei), *Full Network Integration of Xinwei and Beidou—Construction on Completely Controllable and Rich Business Services Wireless Broadband Private Network for Government and Enterprises*. Disponible en http://www.xinwei.com.cn/en/content/details30_1167.html Fecha de consulta 19-12-2014.

²⁷ HKND Group, Realizan Capacitación para el Censo en Managua, agosto de 2014. Disponible en <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=101> Fecha de consulta 19-12-2014.

La Autoridad del Canal de Panamá;

En grandes productores de bienes;

En proveedores de servicios;

O en las compañías internacionales de transporte de mercancías, ya que en definitiva sus cuentas de resultados podrían verse afectadas por el tipo de uso que se hiciera del canal.

La base naval rusa y las estaciones de seguimiento y control de GLONASS

Otra de las cuestiones clave del viaje de Putin a Nicaragua en julio de 2014, fue comunicar a su gobierno el interés ruso por la construcción de una base naval para abastecimiento de agua y combustible, así como para realizar las labores de mantenimiento para sus buques. Esto se produjo a raíz de la negativa venezolana a permitir dicha instalación rusa en su propio territorio, por lo que la alternativa planteada en territorio nicaragüense —maquillada bajo la premisa eufemística a nivel local de dar facilidades a sus buques y tripulaciones en labores de aprovisionamiento— le permite seguir manteniendo sus expectativas logísticas a grandes distancias.

Además el propio Putin trasladó su interés para que también se permita la construcción en Nicaragua de estaciones terrestres de seguimiento y control de su propia red de satélites que permiten la navegación y el posicionamiento global (GLONASS).

Reacciones panameñas a la construcción del Canal de Nicaragua

Sin duda alguna, una de las más interesantes reacciones al proyecto nicaragüense es el intento panameño por buscar socios comerciales para construir un cuarto juego de esclusas para su propio canal y cuando ni tan siquiera se ha terminado de construir el tercero, debido esto último principalmente a diferentes retrasos por temas presupuestarios.

En este punto confluyen dos factores interesantes. Por un lado se encuentra el evidente nerviosismo de las autoridades de Panamá —que ven amenazada su hegemonía en cuanto al control comercial de la ruta interoceánica, al no solo ser conscientes del incremento del tráfico comercial a través de su propio canal²⁸ sino al haberse quedado cortos en sus estimaciones sobre medidas de sus nuevas esclusas para dar servicio a las futuras flotas de buques supercargueros cada vez más grandes—. Por otra parte, aparece, curiosamente, el interés chino por hacerse cargo del proyecto de construcción del cuarto juego de esclusas panameñas²⁹, lo que evidencia su interés por expandir las rutas marítimas.

²⁸ Según datos de la Autoridad del Canal de Panamá desde el año 2011 vienen registrando un incremento total alrededor del 3% anual en el tráfico neto de mercancías a través del mismo. Ejemplo disponible en <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla00.pdf> Fecha de consulta 19-12-2014.

²⁹ JOC.com, *China shows interest in 4th set of locks in Panama*. Disponible en http://www.joc.com/maritime-news/trade-lanes/china-shows-interest-4th-set-locks-panama_20140809.html

SEGURIDAD

Los nuevos núcleos de población y los negocios

HKND ha proyectado la creación de una ciudad dentro de la zona de libre comercio —en la zona de Brito y a 20 kilómetros de Rivas—. La misma tendría un área de 15 kilómetros cuadrados y sería capaz de albergar a 140.000 habitantes.

Como quiera que Nicaragua tiene una población de poco más de 6 millones de habitantes —de los cuales casi dos millones se concentran en el área metropolitana de su capital, Managua—, la creación de un nuevo núcleo de población importante plantea ciertas dudas en cuanto al control de la seguridad del mismo, puesto que tampoco se ha desvelado con qué fuerza policial concreta se contará para ello. Es decir, se habla abiertamente de una nueva ciudad pero no se sabe de dónde saldrán los policías necesarios para patrullar sus calles o quien los formará para investigar los delitos que se cometan en ella, pues previsiblemente estos serán de un tipo relacionado con los negocios y las operaciones financieras, y en un número y dimensiones superiores a los vistos hasta el momento, pues no hay que olvidar que actualmente Nicaragua es el segundo país —después de Haití— con el nivel económico más pobre de todas las Américas y el futuro Canal se supone que incrementará su PIB de forma notable.

Las nuevas rutas para el tráfico de armas, drogas y seres humanos

Queda también pendiente de ver cómo afectará el nuevo canal a las actuales rutas de tráfico de armas, drogas y seres humanos, ya que no solo la construcción de carreteras a lo largo del país supondrá el fin de las limitaciones que la actual red supone para el desplazamiento de los cargamentos —principalmente desde el sur del país hacia el norte—, sino que la vía navegable del canal facilitará lo mismo desde la costa del Atlántico hasta la del Pacífico.

Las mafias por el control de los dos nuevos grandes puertos

De la misma manera, no se concibe que las anteriormente referidas rutas no cuenten de alguna forma con un intento de control de los dos futuros puertos de aguas profundas, pues el solo conocimiento de las infraestructuras, su sistema de funcionamiento, horarios favorables, etc. lógicamente pueden servir para los fines de los delincuentes. Cuestión distinta es lo que se hará al respecto para intentar evitar esta actividad.

La corrupción

En línea con lo planteado anteriormente, pero visto desde el punto de vista interno y en lo que supone la lucha contra la corrupción en puntos tan importantes para el control efectivo de la gestión segura del canal, se encuentra la labor que puedan desempeñar los futuros gestores del mismo.

Destaca de entre ellos un ex-Ministro de Finanzas boliviano, Ronald MacLean-Abaroa —que habitualmente reside en EE.UU. y en la actualidad trabaja para *HKND Group*³⁰—, y que pese a haber participado en programas internacionales anticorrupción, curiosamente, se vio implicado en un presunto asunto de cobro de dietas con el que al parecer se favoreció a ex altos cargos de la Aduana Nacional de Bolivia —dado que él fue el responsable de aprobar, vía Resolución Suprema, el incremento de las mismas pese a que sus destinatarios no habrían desempeñado funciones a tiempo completo³¹—.

CONCLUSIONES

Independientemente del resultado del proyecto de construcción del Canal Interoceánico —pues el número de fracasos anteriores y las dudas y la falta de información pueden volverse en su contra en cualquier momento—, lo cierto es que al menos la construcción de carreteras y alguno o ambos puertos de aguas profundas servirán para dinamizar el país.

Por otra parte, factores como la presencia de un entramado de empresas privadas chinas que se encargan del proyecto, pero que a su vez contratan a una mayoría de empresas públicas chinas, juegan a favor de que el interés geopolítico y estratégico del gigante asiático pueda impulsar el proyecto hasta su ejecución total.

La presencia de otros actores gubernamentales como EE.UU., Panamá, Rusia, etc. le añaden un notable interés al asunto, por cuanto no se les prevé como meros convidados de piedra.

Como quiera que además la ejecución de la obra durará unos cinco años y que hay otros proyectos de canales en ampliación, habrá que ver cómo evoluciona la construcción y qué papel le depara el futuro.

i

*Fernando Ruiz Domínguez**

Subinspector del Cuerpo Nacional de Policía

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

³⁰ Ronald McLean-Abaroa, HKND Group. 2014. Disponible en <http://hknd-group.com/portal.php?mod=view&aid=33> Fecha de consulta 19-12-2014.

³¹ Radio Patria Nueva. Ex ministro Ronald Maclean será citado por edictos en el caso de sobre dietas en la Aduana, 2010. Disponible en <http://www.patrianueva.bo/noticias/noticia.php?idio=castellano&id=7779> Fecha de consulta 19-12-2014.