

EL SUEÑO NICARAGÜENSE DE UN CANAL PROPIO

INVERSIONISTA CHINO INICIA MEGAPROYECTO – EL FINAL ES IMPREVISIBLE

David Gregosz y Mareike Boll

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. Ante los desafíos ligados a esta realidad el abordaje es enteramente comprensible. Sin embargo, en forma paralela – y he allí el problema – en lugares del mundo aparentemente remotos se están desarrollando nuevas tendencias, que quizás estén siendo observadas con cautela por los actores alemanes de política exterior, pero se mantienen fuera del conocimiento del público en general en Alemania.



El presidente y su inversionista: Daniel Ortega y Wang Jing al inicio de obra de "la ruta de seda del siglo XXI".

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. Esta ponencia se concentra en la descripción

Estimadas lectoras y estimados lectores,

Estamos ante el inicio del megaproyecto del siglo y casi nadie le presta atención: un inversionista chino quiere construir en Nicaragua una ruta fluvial que une el Pacífico con el Atlántico pasando a través del lago más grande de Centroamérica, el Lago de Nicaragua. En el país se escuchan protestas de los afectados, pero en el resto de Centroamérica permanece un dudoso silencio. Ni tan siquiera en Panamá, en donde deberían de preocuparse porque sus ingresos estatales provienen en gran parte de su propio canal, parecen creer en el éxito de este proyecto.

¿Y cuál es la mirada de Alemania, de Europa? Un mega inversionista chino, supuestamente con respaldo financiero del partido comunista, quiere concretizar sus intereses en un país extremadamente pobre, sin consultar a la población civil, con altos riesgos ambientales y en contra de la voluntad de los grupos indígenas. Imaginémoslo, que el inversionista no fuera chino sino de Estados Unidos... los activistas anti TTIP ya estarían protestando en la calle hace meses. Los intereses económicos y los proyectos geoestratégicos solamente son sospechosos cuando son apoyados por Estados Unidos. En cambio si son rusos o chinos se miran con benevolencia.

La actitud desinteresada de Centroamérica ante la perspectiva del proyecto del canal tiene otro trasfondo. Por un lado no existen los estudios ni las declaraciones de gobierno en relación con la factibilidad del proyecto, lo que crea la impresión de que el gobierno del Presidente Ortega ni siquiera ha logrado captar la envergadura de la obra. Y por el otro lado es de comprender que Panamá, que a la fecha no ha tenido que competir con nadie, baje sus precios. Esto llevaría a que el Canal de Nicaragua sea de interés exclusivo para los navíos grandes de la llamada categoría post-Panamax, los cuales por su tamaño aun después de la ampliación son demasiado anchos para transitar por el Canal de Panamá. Estos barcos son cada vez más, pero todavía es un número relativamente pequeño.

Quien así argumenta parte de la suposición de que a los chinos solo les interesan las ganancias rápidas. Pero este no es el caso. Se trata más bien de un incremento en la influencia sobre Centroamérica, de independencia de la ruta comercial que aún se considera de Estados Unidos (el Canal de Panamá) y además, de tener una inversión práctica de los excedentes de divisas, de las cuales la economía china casi no se puede salvar. Si el proyecto tarda cien años para reflejar ganancias, visto desde la concepción histórica de China, esto no parece demasiado tiempo.

Stefan Burgdörfer

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.

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 alcanzar 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, hace poco Nicaragua se está acercando a hacer ese sueño realidad, ya que hace algunos meses iniciaron los trabajos de construcción para un megaproyecto.¹ 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 (Ver mapa).

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 débil² 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 el mismo va ligado a costos sociales así como ambientales y económicos

El sueño nicaragüense de un canal propio



Fuente: Propia. | © mapz.com, racken.

sumamente altos y podría llevar a una transformación importante del país. Las dudas expresadas por los opositores al canal tienen una base fundamentada, ya que desde el proceso de concesión para la construcción y la operación del Canal de Nicaragua no se llevó a cabo un proceso de 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.³ Estas son razones suficientes para echar un vistazo más de cerca a Managua, la capital de Nicaragua.

EL CANAL Y SU CONTEXTO HISTÓRICO

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 el tema sobre la mesa 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. Pero 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 por tanto con el gobierno de los Estados Unidos acerca de la construcción y la operación de un canal. El grupo de empresas conformado

para la construcción no estaba satisfecho con esta idea, ya que se había pensado en realizar esta ruta a través de Panamá. Contrataron al cabildero americano William Nelson Cromwell. Su asignación fue dirigir la atención del gobierno americano a Panamá como lugar ideal para el proyecto. Cromwell publicó un reporte acerca de supuestas actividades volcánicas a lo largo del trazo planeado para el Canal de Nicaragua. Para ese tiempo hubo una erupción volcánica en la isla del Caribe Martinica, en la cual murieron cientos de personas, lo que llevó al gobierno de Estados Unidos a decidirse por hacer la construcción del canal en Panamá.

A pesar del rechazo de los Estados Unidos, Zelaya no desistió de su intención de construir una propia ruta fluvial, provocando así 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 de Panamá en el año 1914, Nicaragua lo tomó como una grave humillación.⁴ Las ideas del proyecto desaparecieron en gavetas, pero nunca se olvidaron por completo.

LA CUESTIONADA CONCESIÓN AL INVERSIONISTA CHINO

A este marco histórico se refieren el presidente de Nicaragua Daniel Ortega Saaavedra, así como sus antecesores. Con el renacimiento del proyecto del canal, el sandinista Ortega, quien ya había ostentado la presidencia desde el año 1985 al 1990 y es presidente nuevamente desde el año 2006, quiere librar al país de esa humillación y como consecuencia, el día 21 de febrero del 2012, en ocasión al homenaje al asesinato del General Augusto Sandino, declaró que iniciaría la construcción del “Gran Canal de Nicaragua”.

Sandino fue el líder rebelde en contra de 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,⁵ 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.⁶

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 No. 800, que describe las relaciones de posesión en relación con el futuro canal.¹⁰ 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 No.840)¹¹



Protestas contra la política del gobierno: “Daniel Ortega – el presidente ilegal”.

El Presidente Ortega cuenta con la mayoría en la Asamblea Nacional desde noviembre del 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 controversial aprobó la misma.⁷ Después de su reelección en el 2013, Ortega ordenó una enmienda a la Constitución según la cual ahora puede ser reelecto indefinidamente.⁸ Los organismos internacionales indican que las instituciones democráticas (judiciales, legislativas y ejecutivas) se han debilitado bajo el régimen de Ortega,⁹ mientras que su familia ha ganado en influencia política. Los hijos de Ortega

la idea del proyecto fue privatizada el 13 de junio del 2013 y se enmendaron o eliminaron por completo algunos artículos de la Ley No. 800.¹² 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 una Holding privada llamada "Hong Kong Nicaragua Canal Development Group" (HKND),¹³ la 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. El domicilio de la empresa 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.¹⁴ Por ley, el gobierno nicaragüense recibirá anualmente en forma de acciones un porcentaje del uno por ciento de participación. Con ello se garantiza que en medio siglo se obtenga la mayoría estatal dentro de la empresa del canal.¹⁵ Los críticos de Ortega le reclaman que de esta forma se volvió a hacer dependiente de actores externos, en este caso de China.¹⁶ Ortega respondió que la adjudicación de la concesión a operadores chinos es una oportunidad de desarrollo.¹⁷ Podría considerarse que su cercanía a la 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.¹⁸ 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 30 demandas ante el Tribunal Supremo de Justicia en contra de la Ley 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.¹⁹

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.²⁰ 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.²¹ 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 o las medidas de protección del medio ambiente.²² 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.²³ 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.²⁴ 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 5 años.²⁵ Como punto de comparación: la construcción de los 80 kilómetros del Canal de Panamá duró 10 años y en su momento tuvo un costo de 386 millones de dólares. Para su construcción 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.²⁶ Sin embargo

resulta difícil imaginar que se puedan atraer otros inversionistas privados para el proyecto en vista de los riesgos y el rendimiento.

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-Panamá. 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 estaba supuesta a finalizar 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.²⁷ 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 por ciento 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 a 50 mil millones de dólares.²⁸ 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 co-inversionistas) estaría invirtiendo una suma tres a cuatro veces más alta que el producto interno bruto de Nicaragua, que es actualmente de 11,8 mil 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 en qué forma se van a cancelar los costos, al menos no aplicando teorías meramente económicas. Y menos aun, 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 empresas públicas de China no se interesarían en invertir en el proyecto del Canal de Nicaragua y que este último no podría competir económicamente con el Canal de Panamá debido a los altos costos del proyecto.²⁹ Sin embargo, el Vicepresidente de Finanzamiento y Administración del Canal de Panamá, Francisco J. Miguez, enfatizó en la seriedad de la construcción del canal y que Panamá estaría de acuerdo en invertir en una cuarta esclusa si la demanda de cargueros que exceden las dimensiones del Canal de Panamá aumentara de manera importante.³⁰

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 y el crecimiento económico incluso se triplicaría³¹ y el desempleo se reduciría³²..., así se escuchan las profecías del Presidente. Sería deseable un impulso de modernización de este tipo para Nicaragua, en la cual el 40 por ciento de la población vive por debajo de los márgenes de pobreza y en el cual 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.³³ 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 empleos,³⁴ sin embargo en los últimos meses se han revisado estas cifras. En total solamente se abrirán 50,000 plazas de trabajo, de las cuales aproximadamente la mitad serán concedidas a nicaraguenses.³⁵ La provisión suficiente de alimentos para estos trabajadores ya se convirtió en un tema controversial en discusión.³⁶

Otro tema que produce acaloradas discusiones sociales aparte de la provisión de alimentos para los trabajadores es la relocalización obligada de la población indígena a lo largo de la ruta del canal. La Ley No. 840 determina que es de interés público la expropiación de toda propiedad que HKND considere necesaria para la realización de la construcción del canal.³⁷ 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 vean directamente afectadas por la construcción.³⁸



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

En vista de esta amenaza se realizaron manifestaciones por parte de la población 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.³⁹ El 13 de junio 2015 tuvo lugar la cuadragésimo séptima y hasta el momento la más grande manifestación, en la que participaron 15.000 nicaragüenses. La mayoría de protestas son organizadas por la organización no gubernamental “Consejo Nacional en Defensa por Nuestra Tierra, Lago y Soberanía” fundada por campesinos. En gran medida, los participantes de las protestas provienen de zonas rurales afectadas directamente por la ruta del canal.⁴⁰

Pero no solamente los humanos se van a ver 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.⁴¹ Mientras que la Comunidad 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 de los G-7 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 como bosques lluviosos y humedales. El gobierno habla de reforestación, pero los proteccionistas temen que la corta de aproximadamente 400,000 hectáreas de bosque lluvioso impacte negativamente la diversidad biológica junto al Lago de Nicaragua y en la costa del Caribe.⁴² 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.⁴³ Hasta el momento el lago ha estado protegido por la Ley General de Aguas Nacionales, la cual determina que el “Gran Lago Cocibolca”, el Lago de Nicaragua, es de importancia extrema para la seguridad nacional.⁴⁴ Esta cláusula de protección quedó prácticamente anulada con la Ley No. 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 conectado con los océanos – lo cual traería consecuencias inmensurables para la naturaleza.⁴⁵ Como el lago apenas tiene una profundidad de 15 metros, pero el canal debe garantizar una profundidad de 30 metros para los barcos post-Panamá, será necesario realizar dragados que además de permitir la entrada de agua salada serán una amenaza para la flora y fauna alrededor y dentro



“Ortega Vendepatria”: Protestas como éstas aumentan el resentimiento de la población.

del lago y presentan una amenaza real a los hábitats y fuentes de alimentación.⁴⁶ Para los animales salvajes el canal formará una barrera impenetrable que provocará una modificación de los patrones de migración y una variación en la dinámica ecológica de los animales.⁴⁷

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 una parte 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 desde el año 2000 de 120 mil millones de dólares a 262 mil millones de dólares en el año 2013.⁴⁸ Adicionalmente China invirtió más de 100 mil 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 10 años. Este propósito no puede ser llevado a cabo sin el fortalecimiento de los puertos y de las vías fluviales.



El Lago de Nicaragua: Ecologistas prevén consecuencias catastróficas para el ecosistema frágil del país, si el canal fuera construido.

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, puentes, construcción de canales, proyectos de exploración). Se podrían interpretar como contrapeso estratégico a infraestructuras occidentales.⁴⁹ Además conforman condiciones necesarias para la intensificación del comercio sur-sur.

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.⁵⁰ 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.⁵¹ Ya desde su visita a Nicaragua en julio del 2012 el asistente adjunto del Ministro de Comercio Americano, Walter Bastian, dejó claro que las empresas americanas tienen interés en invertir en el proyecto.⁵² Sin embargo, al mismo tiempo Walter Bastian insistió en que la transparencia y seguridad jurídica serían muy importantes. A inicios de enero 2015 la embajada de los Estados Unidos en Nicaragua advirtió de la falta persistente de informaciones y transparencia respecto a todos los aspectos importantes del proyecto del canal. Esta crítica fue rechazada por diputados nicaragüenses

bajo el argumento de que la construcción del canal es un proyecto nacional, y que por lo tanto no se le debe una rendición de cuentas, ni revelación de información a otros países.⁵³

A los demás países centroamericanos no los invitó en esta oferta, ya que existen diversos conflictos de intereses con los 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 la frontera, el Río San Juan. Mientras tanto Nicaragua argumenta que un proyecto de carretera a lo largo del río del lado costarricense ha causado graves daños ambientales.⁵⁴ Defendiéndose de antemano Ortega había anunciado en relación al Canal de Nicaragua que su ruta transcurriría a una

distancia prudencial de la frontera de Costa Rica.⁵⁵ 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 a la influencia de representantes del gobierno chino 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.⁵⁶ Aun 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 transnacionales 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 al 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 una 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.⁵⁷

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.⁵⁸ 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 arranquen 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.⁵⁹ Y por el otro lado por el componente geoestratégico que se esconde detrás de este proyecto. El tema debería de ser mencionado en la cumbre CELAC-UE en junio 2015 si la Comunidad Europea y Alemania quieren justificar sus propios requisitos en relación con hacerse cargo de cierta responsabilidad global. 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 Latinoamérica o de representantes del gobierno, por ejemplo entre ellos también cuando hablan de una ruta de tren entre Brasil y Perú.⁶⁰

Para que el Canal de Nicaragua verdaderamente valiera la pena y fuera competitivo, tendría que haber un incremento mundial considerable del volumen de transportes.⁶¹ La Organización Mundial de Comercio estima para el 2015 y el 2016 un incremento moderado en el comercio del tres al cuatro por ciento entre las economías mundiales.⁶² Esta tendencia no debería de variar mucho a mediano plazo. Cinco por ciento 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 100 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. Más bien como están las cosas todo parece indicar un triste despertar para Managua.

NOTAS

- 1 "Nicaragua presenta su proyecto de Canal como complementario al de Panamá", *El Nuevo Diario*, 29.01.2015, <http://elnuevodiario.com.ni/nacionales/340499> [consultado: 31.07.2015].
- 2 Claudia Casal, "Nicaragua – Gran Canal: tiempo de ‚canalizar‘ sueños y cortinas de humo", *Alterinfos América Latina*, 28.06.2013, <http://alterinfos.org/spip.php?article6233> [consultado: 31.07.2015].
- 3 Alejandro Aguilar, "Aspectos jurídico-contractuales de la concesión canalera", en: Academia de Ciencias de Nicaragua, "El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate", *Academia de Ciencias de Nicaragua*, 2014, pág. 105sig.
- 4 Volker Wunderlich, "El nuevo proyecto del Gran Canal en Nicaragua: más pesadilla que sueño", *Encuentro 97*, 2014, pag. 27.
- 5 *Ibid.*
- 6 Auxiliadora Rosales, "Sandino declarado héroe nacional, por diputados", *La Prensa*, 02.10.2009, <http://www.laprensa.com.ni/2009/12/02/nacionales/9337-s> [consultado: 31.07.2015].
- 7 Carlos Salinas Maldonado, "Debatén 'fraude' de Ortega en congreso EE.UU.", *Confidencial*, 04.12.2011, <http://confidencial.com.ni/articulo/5510/debaten> [consultado: 31.07.2015].
- 8 "Reforma constitucional que permite reelección de Ortega logra entrar en vigor en Nicaragua", *La Tercera*, 11.02.2014, <http://latercera.com/noticia/mundo/2014/02/678-564941-9-reforma-constitucional-que-permite-reeleccion-de-ortega-logra-entrar-en-vigor-en.shtml> [consultado: 31.07.2015].

- 9 Ivan Briscoe, "El Estado corroído en Nicaragua", FRIDE Comentario, 2006, http://fride.org/download/COM_EstaNica_ESP_nov06.pdf [consultado: 31.07.2015].
- 10 Asamblea Nacional de Nicaragua 2012: "Ley No. 800. Ley del Régimen Jurídico de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad de el Gran Canal Interoceánico de Nicaragua", entrada en vigencia el 03.07.2012, Managua, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/\\$FILE/Ley%20No.%20800%20EI%20Gran%20Canal.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Iniciativas.nsf/0/1c79b32dfa494db906257a14007fb07f/$FILE/Ley%20No.%20800%20EI%20Gran%20Canal.pdf) [consultado: 31.07.2015].
- 11 Asamblea Nacional de Nicaragua 2013: "Ley No. 840. Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas", entrada en vigencia el 14.06.2013, Managua, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf) [consultado: 31.07.2015].
- 12 Fernando Bárcenas, "Simbiosis parásita", *Confidencial*, 18.07.2014, <http://confidencial.com.ni/articulo/18528/simbiosis> [consultado: 31.07.2015].
- 13 HKND Group/Nicaragua Canal Development Project, <http://hknd-group.com> [consultado: 18.08.2015].
- 14 Wunderlich, n. 4, pag. 28sig.
- 15 Mónica López Baltodano, "25 verdades sobre la concesión del Canal", *Confidencial*, 12.8.2013, Managua, <http://confidencial.com.ni/articulo/13199/25> [consultado: 31.07.2015].
- 16 Judith Muñoz, 2015: "La construcción del Canal de Nicaragua, una decisión con muchos claroscuros", *Mundiaro*, 24.03.2015, <http://mundiaro.com/articulo/a-fondo/futuro-canal-nicaragua-lleno-claroscuros/20150324185100028542.html> [consultado: 31.07.2015].
- 17 Parlamento Centroamericano 2013: "Canal interoceánico de Nicaragua: Oportunidad de desarrollo para la región", Parlamento Centroamericano, 26.09.2013, <http://www.parlacen.int/Prensa/Prensa/tabid/145/EntryId/728/Canal-interoceanico-de-Nicaragua-opportunidad-de-desarrollo-para-la-region.aspx> [consultado: 31.07.2015].
- 18 Transparency International, "Curbing Corruption in Public Procurement, A Practical Guide", 24.07.2014; http://issuu.com/transparencyminternational/docs/2014_anticorruption_publicprocureme?e=2496456/8718192 [consultado: 31.07.2015].
- 19 Wunderlich, n. 4, pag. 28sig.
- 20 Leonor Álvarez, "HKND presenta ruta del Gran Canal", *La Prensa*, 07.07.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/07/07/nacionales/202195-hknd> [consultado: 31.07.2015].
- 21 Ismael López, "La lotería de sub proyectos", *Confidencial*, 09.11.2014, <http://confidencial.com.ni/articulo/20102/loteria> [consultado: 31.07.2015].
- 22 Guillermo Áreas Cabrera, "Responsabilidad por delitos contra el medio ambiente", *La Prensa Opinión*, 17.03.2015, <http://www.laprensa.com.ni/2015/03/17/opinion/1800048-responsabilidad> [consultado: 31.07.2015].
- 23 Brianna Lee, "Nicaragua's Canal Project Pushes Forward Despite Economic, Environmental Questions", *International Business Times*, 15.08.2014, <http://ibtimes.com/nicaraguas-canal-project-pushes-forward-despite-economic-environmental-questions-1655176> [consultado: 31.07.2015].
- 24 "Nicaragua comenzó histórica construcción de canal interoceánico", *Emol*, 22.12.2014, <http://www.emol.com/noticias/internacional/2014/12/22/695833/nicaragua-comenzo-historica-construccion-de-canal-interoceanico-con-protestas.html> [consultado: 31.07.2015].
- 25 Rezae Álvarez, "Wang Jing: Gran Canal de Nicaragua es la ruta de la seda del SXXI", *La Prensa*, 22.12.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/22/nacionales/1668709-wang-jing> [consultado: 31.07.2015].
- 26 Rezae Álvarez/Lucía Navas, "HKND se financiará en Bolsa", *La Prensa*, 24.12.2014, <http://www.laprensa.com.ni/2014/12/24/nacionales/1669438-hknd> [consultado: 31.07.2015].
- 27 "Panamá retrasa a 2016 conclusión de obras de Canal", *La Estrella*, 09.09.2014, <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/23803258> [consultado: 31.07.2015].
- 28 "Canal de Nicaragua será presentado en foro latinoamericano de infraestructura", *El Economista*, 21.05.2015, <http://eleconomista.net/2015/05/21/canal-de-nicaragua-sera-presentado-en-foro-latinoamericano-de-infraestructura> [consultado: 31.07.2015].
- 29 "Quijano dice que China no quiere financiar el Canal de Nicaragua", *La Estrella*, 13.04.2015, <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/23858122> [consultado: 31.07.2015].
- 30 Tim Johnson, "A skeptical Panama pays heed to possible rival Nicaraguan canal", 09.02.2015, McClatchy DC, <http://mcclatchydc.com/news/nation-world/world/article24779869.html> [consultado: 31.07.2015].
- 31 "Ortega defiende Canal para salir de la pobreza", 14.10.2014, *Milenio Internacional*, http://milenio.com/internacional/Ortega-defiende-Canal-salir-pobreza_0_390560955.html [consultado: 31.07.2015].
- 32 "Dudas ambientales sobre Proyecto chino del canal de Nicaragua", 07.05.2014, *El Comercio*, <http://elcomercio.pe/ciencias/planeta/dudas-ambientales-sobre-proyecto-chino-canal-nicaragua-noticia-1727853> [consultado: 31.07.2015].
- 33 Jeniffer Castillo Bermúdez, "Promete duplicar carreras por Canal", 02.10.2014, *La Prensa*, <http://www.laprensa.com.ni/2014/10/02/nacionales/214043-aun> [consultado: 31.07.2015].
- 34 Jose Nain Jara Castellanos, "Canal de Nicaragua dará un millón de empleos", 29.06.2014, *La Prensa*, <http://laprensa.hn/economia/laeconomia/724302-98/canal-de-nicaragua-dara-un-millon-de-empleos> [consultado: 31.07.2015].
- 35 Génesis Hernández Núñez, "Mejores trabajos del Canal para extranjeros", 07.01.2015, *La Prensa*, <http://www.laprensa.com.ni/2015/01/07/nacionales/1693632-mejores-trabajos> [consultado: 31.07.2015].
- 36 Carlos Salinas, "iFuera de Nicaragua, Chinos!", *El País Internacional*, 15.10.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/10/14/actualidad/1413318757_518678.html [consultado: 31.07.2015].

- 37 Asamblea Nacional de Nicaragua: "Ley No. 840", en: La Gaceta – Diario Oficial, 14.06.2013, [http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/\\$FILE/Ley%20No.%20840.pdf](http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22/$FILE/Ley%20No.%20840.pdf) [consultado: 31.07.2015].
- 38 "Audiencia sobre el canal en la CIDH de la OEA", *Confidencial*, 14.03.2015, <http://confidencial.com.ni/articulo/21210/audiencia> [consultado: 31.07.2015].
- 39 Carlos Salinas, "Hasta 50 heridos en Nicaragua en las protestas contra el canal oceánico", *El País Internacional*, 24.12.2014, http://internacional.elpais.com/internacional/2014/12/24/actualidad/1419444251_610241.html [consultado: 31.07.2015].
- 40 "Miles marchan en Nicaragua contra el proyecto de canal interoceánico", *El Confidencial*, 14.06.2015, http://elconfidencial.com/ultima-hora-en-vivo/2015-06-14/miles_607156 [consultado: 31.07.2015].
- 41 "Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá 278 kilómetros de longitud", *Deutsche Welle*, 08.07.2014, <http://dw.com/p/1CY7r> [consultado: 31.07.2015].
- 42 Pedro J. Alvarez/ Jorge A. Huete-Perez/ Axel Meyer, "Rethink the Nicaragua Canal", *sciencemag*, 22.01.2015, http://researchgate.net/profile/Axel_Meyer/publication/271335181_Rethink_the_Nicaragua_Canal/links/54d0fe150cf28959aa7a51ca.pdf [consultado: 31.07.2015].
- 43 Salvador Montenegro Guillén, "Aprovechamiento óptimo y protección del gran lago Cocibolca", en: Academia de Ciencias de Nicaragua, "El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate", *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, S. 50 ff.
- 44 "Canal en Nicaragua podría dejar a Centroamérica sin agua potable", *Noticias Caracol*, 25.10.2014, <http://noticiascaracol.com/mundo/canal-en-nicaragua-podria-dejar-centroamerica-sin-agua-potable> [31.07.2015].
- 45 Jean-Michel Maes, "Canal interoceánico: impacto sobre la biodiversidad", en: Academia de Ciencias de Nicaragua, "El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate", *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, pag. 76sig.
- 46 Axel Meyer, "Importancia de los ecosistemas acuáticos y la potencial amenaza del canal interoceánico", en: Academia de Ciencias de Nicaragua, "El canal interoceánico por Nicaragua, Aportes al Debate", *Ciencia, Técnica y Sociedad*, 2014, pag. 39.
- 47 Jorge A. Huete Pérez, "Canal Interoceánico: una visión anacrónica del desarrollo", *Revista Envío*, 08.04.2014, <http://envio.org.ni/articulo/4821> [consultado: 31.07.2015].
- 48 Jan D. Walter, "Neuer Partner, altes Problem", *Deutsche Welle*, 18.04.2014, <http://dw.com/p/1BKUY> [consultado: 31.07.2015].
- 49 Ralf Streck, "China mischt den Hinterhof der USA auf", *heise online*, 25.01.2015, <http://heise.de/tp/artikel/43/43935/1.html> [consultado: 31.07.2015].
- 50 Constantino Urcuyo, "Chinas Engagement in Costa Rica und Zentralamerika", *Zentral: Amerika*, Nr. 1, 2014, S. 2, http://kas.de/wf/doc/kas_39984-544-1-30.pdf [consultado: 31.07.2015].
- 51 Christian Galloy/Pilar Valero, "Canal de Nicaragua: logro estratégico de China en América", *Latin Reporters*, 09.02.2015, <http://latinreporters.com/nicaraguaeco09022015kbes.html> [consultado: 31.07.2015].
- 52 "EE.UU. interesado en el canal interoceánico de Nicaragua", *La Prensa*, 30.07.2013, <http://www.laprensa.com.ni/2013/07/30/nacionales/156777-ee-uu> [consultado: 31.07.2015].
- 53 "Críticas de EE.UU. a canal de Nicaragua genera reacciones encontradas", *La Página*, 07.01.2015, <http://lapagina.com.sv/internacionales/102760/2015/01/07/Criticas-de-EEUU> [consultado: 31.07.2015].
- 54 "Corte de La Haya celebrará nuevas audiencias por la disputa limítrofe entre Costa Rica y Nicaragua", *La Tercera*, 13.04.2015, <http://latercera.com/noticia/mundo/2015/04/678-625277-9-corte-de-la-haya-celebrara-nuevas-audiencias-por-la-disputa-limitrofe-entre.shtml> [consultado: 31.07.2015].
- 55 "'Construcción del Canal no afecta a Costa Rica', dice Kamilo Lara", *Confidencial*, 16.07.2015, <http://confidencial.com.ni/articulo/18488> [consultado: 31.07.2015].
- 56 Galloy/Valero, n. 51.
- 57 Daniel W. Drezner, "The Trans-Pacific Partnership is about more than trade", *The Washington Post*, 07.05.2015, <http://wapo.st/1NnPLim> [consultado: 31.07.2015].
- 58 "Aumentan dudas sobre canal de Nicaragua con financiamiento chino", *Gestión*, 27.12.2014, <http://gestion.pe/economia/aumentan-2118641> [consultado: 31.07.2015].
- 59 "Sin estudio ambiental empiezan obras de Canal", *La Prensa*, 22.11.2014, <http://laprensa.hn/mundo/770107-410/sin-estudio-ambiental-empiezan-obras-de-canal> [consultado: 31.07.2015].
- 60 Raúl Mendoza, "El tren que China quiere", *La República*, 24.05.2015, <http://larepublica.pe/impres/politica/2267-el-tren-que-china-quiere> [consultado: 31.07.2015].
- 61 Los productos de carga más importantes son crudo, productos de aceite, carbón y mineral de hierro.
- 62 "Modest trade recovery to continue in 2015 and 2016 following three years of weak expansion", Nota de prensa de la Organización Mundial del Comercio, 739/2015, 14.04.2015, https://wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.htm [consultado: 31.07.2015].

SOBRE LOS AUTORES



David Gregosz es el representante del Programa Regional Políticas Sociales en América Latina (SOPLA) de la Fundación Konrad Adenauer, con sede en Santiago de Chile.



Mareike Boll es economista y estudió en Flensburg, Bayreuth y Medellín, Colombia.

AVISO LEGAL

América Central
Edición 2/2015, septiembre 2015

Editor

Fundación Konrad Adenauer
Oficina Costa Rica y Panamá

Avenida 3, Calle 78A
640-1000 San José
Costa Rica

Teléfono +506 2296 6676
+506 2290 7276
Telefax +506 2290 7254

E-mail info.costarica@kas.de
Web <http://kas.de/costa-rica>

Responsable

Stefan Burgdörfer
Representante Costa Rica/Panamá

Colaboración

Lilian Emonds, Lisa Schneider

Ilustraciones

© Mario Lopez, picture alliance/ dpa/
EFE (pag. 1), eigene Darstellung,
mapz.com/racken (pag. 2), flickr/
Jorge Mejía peralta © (pag. 3, 6),
wikipedia, buenasera © (pag. 5),
Ary Chst, flickr © (pag. 7)

Composición tipográfica

racken GmbH, Berlin



Más informaciones
sobre el trabajo
de la oficina Costa
Rica y Panamá de la
Fundación Konrad
Adenauer.