

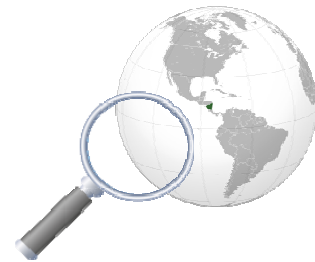


# Observatorio Exterior

Mayo 2015

## NICARAGUA

### La gran apuesta de Nicaragua



A lo largo de la historia reciente de Nicaragua, hasta en 72 ocasiones se han llevado a cabo estudios para la construcción de un **canal interoceánico** que uniera el mar del Caribe y el océano Pacífico. Sin embargo, en todos los casos los proyectos finalmente han fracasado debido a las dificultades técnicas y económicas. En un mundo cada vez más globalizado, impulsado por el auge del comercio internacional, el proyecto del canal surge nuevamente, con la esperanza de las autoridades nicaragüenses de que sea el intento definitivo.

Nicaragua, **el segundo país con menor renta per capital** de América por detrás de Haití, aspira a convertirse en un punto de referencia del transporte internacional con la apertura del canal interoceánico. El objetivo de las autoridades es converger hacia el desarrollo económico de su vecina Panamá (PIB per cápita 6 veces superior), que se ha beneficiado de los recursos generados tras la apertura del canal de Panamá en 1914. En junio de 2013 las autoridades nicaragüenses otorgaron la licencia para la construcción y gestión del proyecto por un periodo de 50 años ampliables a otros 50, a la empresa privada china HKND, con sede en Hong Kong. De esta forma, el pasado diciembre se iniciaron las obras para la construcción de una vía navegable que atravesará el país de costa a costa.

De acuerdo a los datos del proyecto, el canal tendrá una **longitud** de 278 kilómetros, **tres veces superior a la del canal de Panamá**, una anchura entre 230-520 metros y una profundidad máxima de 27,6 metros. Estas dimensiones permitirán el paso a buques de hasta 23 mil contenedores, mientras que el límite en el canal de Panamá se situará en 14 mil contenedores una vez que concluyan las obras de ampliación. Los defensores del proyecto destacan que supondrá entre 800-900 kilómetros menos en el caso de envíos de mercancías de costa a costa de Estados Unidos, en comparación con la ruta actual.

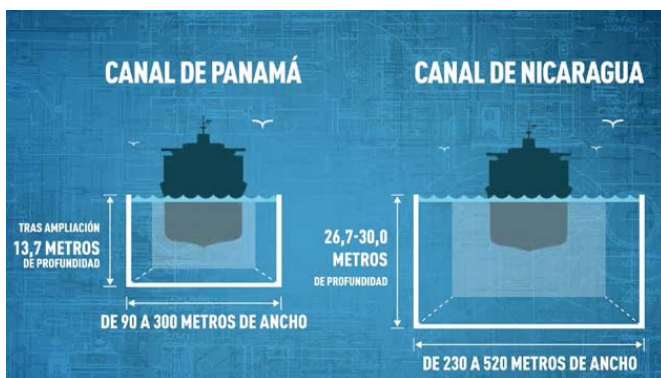


## ruta diseñada



Fuente: Elaboración propia - Empresas participantes

Ahora bien, se trata de un mega proyecto que necesitará una **inversión estimada de 50.000 mill.\$**, una cifra que supone más de **cuatro veces el PIB de Nicaragua** y más de 10 veces el coste de la ampliación del canal de Panamá, lo cual suscita serias dudas acerca de su viabilidad. Las autoridades confían en que la ejecución de las obras



finalice en el año 2020; el estudio realizado por la consultora Mckinsey apunta a que el proyecto se prolongará durante 10 años. Sin embargo, teniendo en cuenta que las obras de ampliación del canal de Panamá han requerido al menos 7 años, parece más realista pensar que el de Nicaragua precisará más de

una década, si es que llegara a concluirse. El proyecto incluye además la construcción de dos puertos, un aeropuerto, una línea ferroviaria, una zona comercial, 7 complejos turísticos y una zona de libre comercio.

Dejando a un lado su viabilidad técnica, el proyecto suscita no pocos interrogantes. En primer lugar, los beneficios no llegarán al país hasta dentro de mucho tiempo. El Gobierno nicaragüense estima que el tráfico de mercancías podría alcanzar hasta 9.000 buques al año, y generar **4.200 mill.\$** anuales, equivalentes al 35% del PIB. Sin embargo, los ingresos que recibiría el Estado de Nicaragua se limitarían a 10 mill.\$ el primer año de funcionamiento más un 1% del capital de la empresa concesionaria. Esta participación se incrementará un 10% cada 10 años hasta culminar el traspaso transcurridos los 100 años de la concesión. Además, el canal de Nicaragua tendrá que competir con el canal de Panamá, por lo que los rendimientos potenciales serán más volátiles en un escenario competitivo.



En segundo lugar, aún no está claro cómo va a **financiarse el proyecto**. Aunque la compañía HKND no es de dominio estatal, es probable que cuente con el respaldo de las autoridades chinas, dado que aumentaría su influencia económica,

política y comercial en la región, en contraposición al actual predominio de Estados Unidos. Pese al escepticismo sobre el proyecto mostrado por Estados Unidos, las autoridades nicaragüenses con fían en que el país norteamericano finalmente se sume mediante la participación de empresas privadas. Pero, hasta el momento, no se ha producido ninguna de las dos cosas.

Por último, se ha suscitado una seria polémica con respecto a la planificación del proyecto y a las repercusiones sociales y medioambientales que conllevaría. En un entorno político cada vez más concentrado en las manos del presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, la concesión de las obras se realizó en un proceso poco transparente.

Las dudas no solo se sustentan en la ausencia de experiencia de HKND en este tipo de proyectos, sino también en la apropiada gestión del impacto ambiental. La empresa adjudicataria anunció que la repercusión medioambiental sería mínima. Sin embargo, numerosos expertos internacionales declaran que los estudios ambientales publicados hasta la fecha no son lo suficientemente técnicos y completos, algo fundamental teniendo en cuenta que el canal atravesará la mayor fuente de agua dulce, y segundo mayor lago de Latinoamérica, el conocido como El Gran Lago de Nicaragua.



Asimismo, se verán afectadas al menos **20.000 personas**, que tendrán que ser **trasladadas a otras áreas**. Las autoridades defienden que las expropiaciones, que comenzaron en el primer trimestre del 2015, se llevarán a cabo a precios de mercado, aunque existen dudas de que realmente se cumpla en la práctica.

De hecho, el mayor rechazo al canal lo han protagonizado los propios **campesinos de las zonas rurales afectadas**. Ante el inicio de las obras, se organizaron **movilizaciones**

en contra del proyecto que fueron respondidas con dureza por parte de las autoridades. Finalmente las protestas se saldaron con más de 50 heridos y numerosos detenidos. Asimismo, los trabajadores chinos desplazados a Nicaragua para el desarrollo del proyecto están enfrentándose al malestar de los ciudadanos nicaragüenses que temen la expropiación de sus tierras. Aunque Daniel Ortega cada vez está acaparando un mayor control de las instituciones, su popularidad puede reducirse sensiblemente ante una escalada de la confrontación social.

Así pues, se trata del proyecto más serio y ambicioso de Nicaragua de construir un canal interoceánico. Sin embargo, la obra tendrá que enfrentarse no sólo ante dificultades técnicas y financieras propias de la magnitud y complejidad del proyecto, sino también ante un posible incremento de la tensión ciudadana.