

CHINA EN LATINOAMÉRICA: UNA VISIÓN DESDE EL CANAL DE NICARAGUA

Mirlis Reyes Salarichs (Ph.D.)¹

RESUMEN

Desde que la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobara la concesión de la construcción y administración hasta 100 años del Canal de Nicaragua a la compañía china HKND Group, la polémica se ha intensificado. En ocasiones se han dado encuentros violentos entre manifestantes y la policía local. Sin embargo, las obras ya iniciaron y se espera que para el 2019 el segundo canal interoceánico del hemisferio comience sus actividades.

En este artículo analizo los dos enfoques más extendidos sobre el tema. El primero se basa en el interés chino de explotar los recursos naturales a los cuales tendrían acceso por medio del canal y el segundo resalta el valor estratégico que esta inversión representa para China. En ambos casos, reflexiono sobre el posible impacto

1 Inter-American Defense College, Ft. Lesley J. McNair Building 52, Washington, D.C. 20319, mirlis.reyes@jid.org

de la participación china en el proyecto del canal para Nicaragua y la región en general.

Palabras claves: canal, HKND, Nicaragua, Latinoamérica, China.

CHINA IN LATIN AMERICA: A VIEW FROM NICARAGUA CANAL

ABSTRACT

Since China's HKND Group obtained exclusive right to build and manage the Nicaragua Grand Canal for 100 years by the National Assembly of Nicaragua, the controversy has intensified. There even have been violent clashes between protesters and local police. However, the works have already started, and it is expected that the second canal in the hemisphere will begin its activities in 2019.

In this article, I analyze the two most common approaches to the subject. The first points out Chinese interest to exploit natural resources that would have access through the Canal; the second highlights the strategic value this investment represents for China. In both cases, I reflect on the possible impact of China's participation in the Canal Project for Nicaragua and the region in general.

Keywords: canal, HKND, Nicaragua, Latin America, China.

INTRODUCCIÓN

China está volviendo a rehacer la ruta de la seda, pero esta vez con mayor alcance por la "conquista de los mares" que poco a poco y de manera solapada está intentado lograr. Megaproyectos inversionistas llevados a cabo por los chinos en varios continentes dan constancia del hecho. En la lista se incluyen no sólo el corredor China-Pakistán y la Perla del Báltico, sino también las islas artificiales construidas en aguas internacionales del

mar de la China Meridional² y el recién proyecto del canal de Nicaragua. La mayoría de las veces el pretexto es comercial y otras, como en las islas, por razones históricas de territorialidad; pero lo cierto es que la presencia e influencia china van extendiéndose y ganando fuerzas.

El *gigante asiático*, que en los últimos 30 años ha consolidado su posición en la economía mundial como uno de sus actores principales, demanda cada vez más bienes de consumo. A esto se le contrapone la considerable degradación que el país ha sufrido en sus recursos acuíferos y suelos agrícolas³, con lo cual ha llevado al país a convertirse en dependiente neto de importaciones de materias primas. El acceso a recursos naturales ha pasado a ser entonces un obstáculo clave para el crecimiento chino que pretende ser resuelto fuera de sus fronteras nacionales, o como también se le conoce, con la estrategia de “salir hacia afuera” (*Zhōuchūqū Zhànlüè*)⁴. Las inversiones de capital, tanto de empresas públicas como privadas, y los tratados comerciales firmados recientemente con varios países en vías de desarrollo responden a este objetivo estratégico.

Para América Latina y el Caribe, especialmente países como Brasil, Argentina, Perú, Chile y Costa Rica, el comercio con China es vital como destino de exportación (ROSALES; KUWAYAMA, 2012). Solamente por citar el caso de Brasil, se aprecia un cambio marcado entre los años 2000 y 2010 cuando de US\$2,000 millones el comercio bilateral creció a US\$56,200 millones (KAY; CANAVIRE-BACARREZA, 2011). Además la actual presidenta, Dilma Rousseff, en el 2011 firmó 22 acuerdos de cooperación con este país en áreas vinculadas a la tecnología agrícola y biocombustibles, nanotecnología, petróleo, electricidad, entre otras⁵. Se refleja, por tanto, un

2 Las tierras del archipiélago Spratly están en litigación entre varios países de la región como China, Vietnam y Filipinas. Recientemente China construyó cuatro kilómetros de terreno artificial aprovechando la barrera coralina del lugar y la arena extraída de la entrada sur del arrecife. Este hecho ha preocupado a la comunidad internacional, particularmente al gobierno de EE.UU., quien piensa que estas islas artificiales pueden ser empleadas por los chinos con fines militares. Sin embargo, el gobierno chino cree tener jurisdicción sobre la zona por considerarla parte de su territorio nacional, por lo cual está aumentando la tensión política en la región (BBC Mundo, 2015).

3 La degradación en los suelos y recursos acuíferos han sido resultado de las políticas de industrialización sin criterios medioambientalistas, los métodos de explotación intensiva y la incontenible urbanización que en las últimas décadas se han implementado en la República Popular China.

4 La estrategia de “salir hacia afuera” fue aprobada por el Partido Comunista chino en el 2002 como parte del décimo plan quinquenal (Friedberg, 2006).

5 Es interesante además mencionar que Petrobras, la compañía petrolera del Estado, está de acuerdo en trabajar con las compañías chinas Sinochem y Sinopec en tecnologías prospectivas en aguas profundas. Recomendando el artículo “Los hallazgos de petróleo en Brasil traen nuevos desafíos” para profundizar en el tema. (Kay & Graefe, 2011).

aumento también de las inversiones de capital chino en la región. Siguiendo con el caso de Brasil, se destaca el préstamo por un valor de US\$1,230 millones que el *Banco Chino de Exportaciones — Importaciones* concedió a la compañía minera *Vale* bajo el acuerdo de la construcción de 19 naves de carga que se utilizarán en la transportación de hierro⁶.

Entre todas las inversiones chinas recientes en la región, la más importante, no sólo por el monto total sino también por el valor estratégico que tiene, es la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua. El 13 de junio del 2013 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó con 61 votos a favor, 25 en contra y una abstención, dos leyes que permitían a la compañía china *Hong Kong Nicaragua Canal Development* (HKND Group) la construcción y administración del canal por los 50 próximos años, prorrogable hasta 50 años más. La inversión estimada de este megaproyecto es de US\$40,000 millones y se espera que se tenga listo el canal para el 2019. La compañía HKND se acreditará todas las ganancias que genere el canal durante los 10 primeros años de operación, haciendo solamente pagos anuales en efectivo por un monto de hasta 10 millones de dólares. Luego de la primera década de operaciones, HKND reducirá en un 10% el monto total de su ganancia y así en cada década sucesiva hasta que finalmente le cede todos los derechos al gobierno nicaragüense⁷.

LA ESTRATEGIA CHINA

Latinoamérica se ha convertido en un terreno fértil para los intereses del capital chino, por las grandes dotaciones de recursos naturales que posee. Sin embargo, a China no le ha bastado satisfacer la demanda interna a través del comercio, sino que también se ha preocupado por tener una presencia física en la región. Con la adquisición de terrenos o compra de acciones de pequeñas compañías agrícolas, los chinos han podido cultivar y procesar productos dentro de América Latina. Aunque en muchos casos estas experiencias no han resultado exitosas por la presión de grupos

6 Estos barcos de carga por sus dimensiones se les han llamado “monstruos marinos”, los cuales pueden transportar más de 350,000 toneladas en un solo viaje. Sería este tipo de naves las que se proyectan puedan pasar por el canal de Nicaragua, pues ha sido diseñado para trasladar hasta 400,000 toneladas. Actualmente el canal de Panamá sólo puede desplazar 90,000 toneladas de mercancías y luego de su ampliación incrementará la capacidad de carga hasta 150,000 toneladas (Rongbin & Wong Tsoi-lai, 2014).

7 Ver lo estipulado por la Ley 840, artículo 10 (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2013).

ambientalistas y representantes de la comunidad local⁸, las iniciativas en este sector persisten.

Entre los ejemplos más significativos se encuentra la empresa *China Fishery Group* que al ser dueña de una gran parte de la flota pesquera del Perú, tiene reservados los derechos al 12% de la cuota de pesca en todo el país. La empresa incrementó además su participación en el mercado nacional con la compra de acciones a la entidad peruana Copeinca en el 2013 por un valor de US\$783 millones (Ellis, 2015). El proyecto de la construcción del canal interoceánico en Nicaragua es otro ejemplo que demuestra la intención china de incrementar su influencia económica y política en la región.

Todas estas acciones mantienen concordancia con la política expansionista que está llevando a cabo China. El llamado “Consenso de Beijing” o *Documento sobre la política de China hacia América Latina y el Caribe* publicado el 5 de noviembre de 2012, evidencia claramente este interés. A modo general el consenso se puede situar dentro de la lógica neoliberal, pero con rostro suave por no “exigir” acuerdos de liberalización, sin embargo promueve procesos de reestructuración por medio de la privatización parcial o total y la apertura al capital externo. No es necesario exigir lo que el comercio, por sí sólo, logra instaurar a través del imperativo de la satisfacción de las necesidades internas de cada nación.

Es importante además enfatizar dentro del marco del Consenso de Beijing la *teoría de los tres teoremas* propuesta por el estudioso del tema Joshua C. Ramo. Según este autor, el consenso se sustenta en tres pilares básicos: la revaluación de la innovación (dar un salto hacia tecnologías de punta), la preocupación por la calidad de vida, sostenibilidad y equidad, así como el *crecimiento pacífico* (RAMO, 2004). Particularmente esto último se encuentra dentro del enfoque teórico de la autodeterminación, que enuncia el empleo de contrapesos para evitar ser manipulado por un poder hegemónico. En este sentido, los capitales chinos actúan de contrapeso para este país, pues garantizan una mayor influencia política en las regiones en donde se han establecido.

No se debe olvidar al máximo estratega chino Sun Tzu, cuyos principios sobre táctica militar han sido incluso utilizado en programas

8 Como ejemplo está el caso de la empresa china Beidahuang Nongken que propuso un proyecto para el cultivo de la soya en un terreno de 300,000 hectáreas por 10 años cuya inversión ascendería a US\$1,500 millones. La inversión no se efectuó finalmente por una disputa política entre el gobierno estatal y federal. Otro caso significativo se dio en Surinam para el cultivo de árboles de Palma Africana. La oposición aquí la hizo la activista Ronnie Brunswijk quien evitó la compra de 40,000 hectáreas por parte de los chinos (Ellis, 2015).

de administración y liderazgo empresarial. En su libro “El Arte de la Guerra” se refería a poder vencer sin llegar a la batalla, por lo que pasar desapercibidos es la estrategia óptima, pues permite ganar terreno sin tener que efectuar un enfrentamiento directo. Este principio estratégico es fácil de implementar en América Latina, cuyos gobiernos están más pendientes de salirse de la dependencia histórica con EE.UU. que de someterse a un nuevo imperio.

Luego de esta necesaria contextualización, puedo entonces adentrarme en el análisis de lo que pretende ser el nuevo canal interoceánico en América Latina. Para ello me centraré en dos enfoques principales: el canal de Nicaragua basado en una economía extractiva y el canal como puesto estratégico económico y comercial. En ambos casos, pretendo reflexionar sobre los efectos que pudieran derivarse de un proyecto como este para Nicaragua y la región latinoamericana y caribeña en general.

EL CANAL DE NICARAGUA COMO UNA ECONOMÍA EXTRACTIVA

La concesión de la construcción del canal a la compañía china HKND ha estado sujeta a diversas críticas. Se comenta sobre la falta de consulta popular antes de tomar la decisión del proyecto, la poca transparencia en la selección de la compañía que llevaría las operaciones, sobre las supuestas fuentes de financiamiento, la duración del acuerdo, la expropiación de propiedades en la zona del canal, y los problemas medioambientales que se generarían. Ha resultado cuestionada las capacidades de la entidad empresarial china de llevar adelante un megaproyecto de ese tipo sin contar con experiencia previa⁹, además de si este hecho implicaría o no la pérdida de soberanía de Nicaragua sobre el territorio objeto de la concesión (COLEMAN, 2015).

El impacto sobre el empleo en Nicaragua

La tendencia de las inversiones de empresas chinas en proyectos similares que se han hecho en otras regiones, pone en duda el efecto positivo previsto sobre el empleo que la construcción del canal de Nicaragua traería para la nación. No es mal infundada la afirmación

9 WangJing, el presidente de HKND, se ha dedicado al sector de las telecomunicaciones por medio de su compañía líder Xinwei Telecom Enterprise Group en China. Además ha invertido en sectores de minería, aviación e infraestructura.

de que *los chinos construyen con su gente*. Chris Alden en su libro “China en África” (2008) ofrece una serie de datos interesantes al respecto. Solamente en el año 2006 la presencia china trabajando en diferentes proyectos en África había alcanzado magnitudes considerables: 30,000 trabajadores chinos en Angola, 2,300 registrados en Zambia, 100,000 en Nigeria, 20,000 en Argelia, y 74,000 en Sudán (ALDEN, 2008). Haciendo una recopilación de otras fuentes para actualizar algunos de estos datos, se puede constatar un gran incremento en países como Angola que en el 2012 la cifra ya llegaba a 258,920 chinos¹⁰ (LUSA, 2012), en Zambia entre 12,000 y 15,000 para el 2015 (POSTEL, 2015), y en Argelia rondaban los 40,000 en el 2010 (WIKILEAKS, 2010).

Entre las razones que defienden los empresarios chinos para justificar la elevada contratación de sus conciudadanos en proyectos inversionistas en África están: las dificultades con el idioma, las diferencias culturales, las condiciones de trabajo a la que los chinos están acostumbrados, así como los bajos salarios que se les pagan (ALDEN, 2008). El gerente general de la empresa estatal Corporación Nacional China de Ingeniería en el Exterior declaró:

El pueblo chino puede soportar el trabajo duro. Esta es una diferencia cultural. El pueblo chino trabaja hasta que termina, y después descansa. Aquí [en Zambia] son como los británicos, trabajan según un plan, tienen descansos para el té y un montón de días libres. Para nuestra empresa constructora eso supone que el costo es mucho mayor (GUARDIAN, 2007).

Lo cierto es, tal como asegura Howard French en su libro “China’s Second Continent: How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa” (2014), los empresarios chinos son los que mayormente contratan trabajadores nacionales para proyectos en el exterior. Según este autor, el parlamento chino discutió la propuesta en el 2011 de enviar 100 mil trabajadores a África y se estima que entre ellos algunos prisioneros, aunque este último dato no está confirmado (FRENCH, 2014). La cifra de un millón de chinos en el continente africano, dice el propio French, puede estar por debajo de la cantidad real. En algunos casos los trabajadores chinos

10 De los 258,920 chinos declarados por la agencia oficial de noticias de Angola “Angop”, 258,391 entraron con visa de trabajo. Recuperado en: <http://visao.sapo.pt/angola-cerca-de-259000-chineses-vivem-atualmente-no-pais=f660830>

no están correctamente registrados o se vuelven ilegales cuando deciden quedarse, una vez finalizado el proyecto que los contrató inicialmente.

Las condiciones de trabajo a que se someten los chinos generalmente son pésimas y con salarios ínfimos. Por ejemplo, “las relaciones laborales en Zambia muestran todo tipo de abusos, sea respecto al sueldo que muchas veces está por debajo del salario mínimo, a las condiciones de seguridad y sanitarias o bien a la represión de la actividad sindical” (JUSTO, 2012), afirmó Merlin Linehan quien representa *China in África*, una organización que analiza las compañías chinas en ese continente.

En el caso específico de Nicaragua ya se ha declarado que de los 50,000 trabajadores que se requerirían para las labores del canal, 50% serán extranjeros (25% chinos y 25% de otros países)¹¹. La razón de esta medida es que el país centroamericano no cuenta con mano de obra lo suficientemente calificada para el proyecto, por lo cual los cargos y posiciones más importantes y mejor pagadas estarían reservadas para el personal extranjero. Los nicaragüenses, quienes estaban esperanzados en salir de la pobreza y que esperaban ocupar la mayoría de los empleos en la construcción del canal, tendrán que conformarse con las labores de campo. Para los trabajos además se ha pensado establecer una serie de campamentos, los cuales no estarán diseñados para recibir visitas de familiares. Se trabajará en 2 turnos de 12 horas cada uno y los 7 días de la semana. Como se puede ver, las condiciones de trabajo son bastante precarias, tal como ya están acostumbrados los chinos.

La capacidad negociadora que pueda tener el gobierno de Nicaragua para lograr mejores condiciones de trabajo y salarios para sus nacionales es muy débil frente a los capitales, la infraestructura y los servicios que HKND está dispuesta a ofrecer. Para el presidente Daniel Ortega ver terminado y en operaciones el canal interoceánico representa una “victoria” política y para lograrlo pudiera ceder en algunas cuestiones, como por ejemplo en derechos laborales. Además, el canal se ha implantado en el imaginario de muchos nicaragüenses como una salida a sus problemas económicos. Los intentos por construir el canal a lo largo de la historia llegan a 72¹², desde que

11 Ver la descripción del Proyecto en: http://hknd-group.com/upload/pdf/20150105/Nicaragua_Canal_Project_Description_EN.pdf

12 El ingeniero holandés JanGeert van der Post realizó una investigación reciente donde expone los diferentes factores que han incidido en que el canal interoceánico de Nicaragua no se haya llevado a cabo aún, a pesar de ser una idea concebida desde los tiempos coloniales. En su libro “El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el Canal de Nicaragua” (2014) demuestra como casi todas las iniciativas dependieron de una influencia externa.

por primera vez (1833) una compañía holandesa se propusiera oficialmente hacerse cargo del proyecto (Van der Post, 2014). Los chinos estarían haciendo realidad el sueño suspendido en el tiempo de muchos, pero lo harían a la manera que están acostumbrados hacer.

Impacto social y medioambiental

HKND logró la concesión del proyecto sin prácticamente ninguna condición. La compañía está amparada por la ley 840 del Canal de Nicaragua que la exime de responsabilidad por las “condiciones ambientales pre-existentes” sin que sean definidos cuáles son los límites y sin establecer el método por el que se evaluarán los daños post-construcción (LÓPEZ, 2014)¹³. Opositores políticos al gobierno sometieron una demanda por violación de 15 artículos de la Constitución, entre los que se destacan: las garantías a la propiedad privada, los recursos naturales y la tierra a los indígenas (ZUCKERMAN, 2013). Estas premisas reflejan la posición en la que Nicaragua está negociando el canal y la superioridad de su contraparte china.

El conflicto social que puede generar una situación como esta es aún mayor cuando se piensa que no fueron citados a la mesa de negociaciones los pobladores del lugar. Se habla de al menos 277 comunidades y más de cien mil personas que tendrían que ser reubicados, entre ellos los grupos étnicos Rama y Kriol (HUETE-PÉREZ & AL, 2015). Rupert Clair Ducan, presidente de la comunidad Monkey Point declaró a KienyKe:

Ellos estarían expropiándonos. Para tomar esas decisiones afectaría nuestro sector. Todavía somos nicaragüenses. Nos dijeron que nos comprarían la tierra, pero nos pueden pagar determinado precio, no uno justo. Tampoco nos dicen para donde nos vamos. Se les olvida que hay una ley de tierras comunales por lo que no pueden vender nuestra región (BARACALDO ORJUELA, 2013).

Esta comunidad presentó un recurso de amparo ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, pues entre otras preocupaciones está el riesgo de que desaparezcan las etnias Rama y Kriol, patrimonio cultural de la Unesco.

13 Ver también Ley 840 del Canal de Nicaragua, artículo 16 en: [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).

La explotación de la fuerza de trabajo y la violación de los derechos humanos, no son lo único que preocupa a los oponentes del proyecto, sino también los efectos negativos al medioambiente. Según la encuesta realizada por *Americas Barometer Insights*, 4 de cada 10 nicaragüenses están preocupados por el impacto ambiental de la construcción del canal (COLEMAN, 2015). Los daños que se estiman no son pocos. El dragado que se necesita hacer atentaría contra las especies del Lago Cocibolca (o el Gran Lago de Nicaragua), el mayor de América Central. Con los materiales utilizados para el dragado se afectaría la calidad del agua dulce por los pesticidas, metales pesados y aceites que se verterían. Se destruirían cerca de 400,000 hectáreas de bosques tropicales y humedales¹⁴, así como gran parte de la biodiversidad de la zona¹⁵. Científicos además alertan sobre el riesgo que pudiera representar la creación del Lago Atlanta por la introducción de especies de plantas acuáticas invasivas. A pesar de que representantes de HKND han asegurado de que mantendrán todas las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental, no es seguro que procedan de esa manera. Cuando el proceso de industrialización en China, no se cuidaron los efectos sobre el medioambiente, debido a lo cual ahora sufren de erosión en sus suelos, resulta dudoso que lo hagan en tierra ajena.

Sin casi condicionantes ni controles por parte del gobierno de Nicaragua, la compañía china tiene luz verde para hacer y deshacer según sus deseos. Una parte de la sociedad civil ha reaccionado enérgicamente contra el canal, sobre todo por las expropiaciones¹⁶. Los conflictos sociales pueden seguir creciendo en dependencia de los métodos que se empleen.

14 Al norte de la ruta del canal se encuentra la Reserva de la Biosfera Bosawas, con sus dos millones de hectáreas de bosque tropical el cual alberga a varias especies en peligro de extinción. Al sur la Reserva Biológica Indio Maíz también se afectaría con la construcción del canal.

15 Para conocer con más detalles los efectos sobre la biodiversidad, recomiendo el artículo de un colectivo de autores titulado "Scientists Raise Alarms About Fast Tracking of Transoceanic Canal through Nicaragua" (Huete-Pérez & al, 2015) en <http://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/acs.est.5b00215>.

16 Los conflictos pueden tornarse violentos, pues algunos manifestantes han expresado la intención de tomar las armas para defender sus tierras (The Associated Press, 2014). Otros prefieren optar por la vía democrática. Melvin Wallace Simpson en su libro "Ruta de Transito y Canal por Nicaragua o parte de la historia de un país en venta", refiriéndose a la Ley 840 advirtió: "Puede ser un territorio de colonización rápida, que tengan ventajas para los chinos (...). Esto puede derivar en un territorio autónomo y una independencia posterior. Ya hubo aquí más de cuatro intentos, a raíz del canal, para crear colonias independientes. Si queremos ser colonia que lo decida el pueblo, es por eso que creo que deberíamos de luchar por un referéndum sobre esas leyes" (Navarrete, 2014).

Si los chinos repiten en Nicaragua las experiencias de inversiones en África, el escenario no será nada alentador.

Al igual que los griegos en su época, cuando se valieron del caballo de madera para entrar y someter la ciudad de Troya; el canal le permitiría a China tener un punto de entrada estratégico en la región. Los chinos pudieran aprovechar todos los recursos a los que tendrían acceso con el canal y dejarles luego a los nicaragüenses una tierra devastada y con mayores conflictos sociales y ambientales que antes. Este escenario sería uno de los peores para el país centroamericano, pues una economía de extracción como la pronosticada hundiría más aún a Nicaragua en la pobreza e inseguridad a largo plazo.

EL CANAL DE NICARAGUA COMO PUESTO ESTRATÉGICO

Un escenario más favorable sería aquel que supone el canal de Nicaragua como la piedra angular del entramado de inversiones y acuerdos de cooperación entre los chinos y los países latinoamericanos. El canal no sólo le daría a China beneficios económicos, impulsando el comercio entre este país y el hemisferio occidental, sino también una carta a su favor para el balance geopolítico de fuerzas en la región. En este caso, a los inversionistas chinos les interesaría mantenerse el mayor tiempo posible administrando el canal, por lo cual se asegurarían de no crear demasiados conflictos sociopolíticos y medioambientales. La primera acción que han hecho al respecto fue contratar a la firma británica *Environmental Resources Management* (ERM) para que realice los estudios de impacto ambiental de la obra¹⁷ y el análisis socioeconómico de la zona.

Antes de continuar es importante aclarar que asumo el mismo criterio defendido por Evan Ellis, profesor de Estudios de Defensa Hemisférica en la Universidad Nacional de Defensa en Washington. Según este académico resulta ingenuo pensar que Wang Jing se haya comprometido con un proyecto de tal envergadura sin contar con el apoyo del gobierno chino¹⁸, aunque este empresario insista en declarar que se trata de una iniciativa empresarial netamente privada. Para Ellis

17 Según lo planificado por HKND, el Estudio de Impacto Ambiental estaría listo para el primer trimestre del 2015, sin embargo el informe se ha retrasado debido a la escasez y baja calidad de los datos. Se estima poder concluir el estudio para finales de mayo, 2015.

18 Ver referencia en el artículo de Miller, Matthew. "China's "ordinary" billionaire behind grand Nicaragua canal plan". (Miller M. , 2014).

el Canal de Nicaragua le proporcionaría a China una influencia comercial sobre importantes gobiernos latinoamericanos y empresas locales, que pudiera resultar vital para garantizar rutas comerciales y el acceso a las materias primas.

La rentabilidad del Proyecto

Si se miran las posibles ventajas económicas que la construcción del canal generaría, puede que se considere muy poco atractiva la inversión. Sin embargo, soy del criterio que para analizar la rentabilidad de este proyecto con objetividad, se debe seguir un enfoque más amplio, estudiando la viabilidad de la inversión, no de forma aislada, sino en conjunto con otros factores, como por ejemplo en asociación con otros puertos del Caribe.

Para analizar, entonces, si el proyecto es rentable o no, hay que preguntarse primero: ¿cuál es la ventaja competitiva del canal de Nicaragua en el comercio internacional?

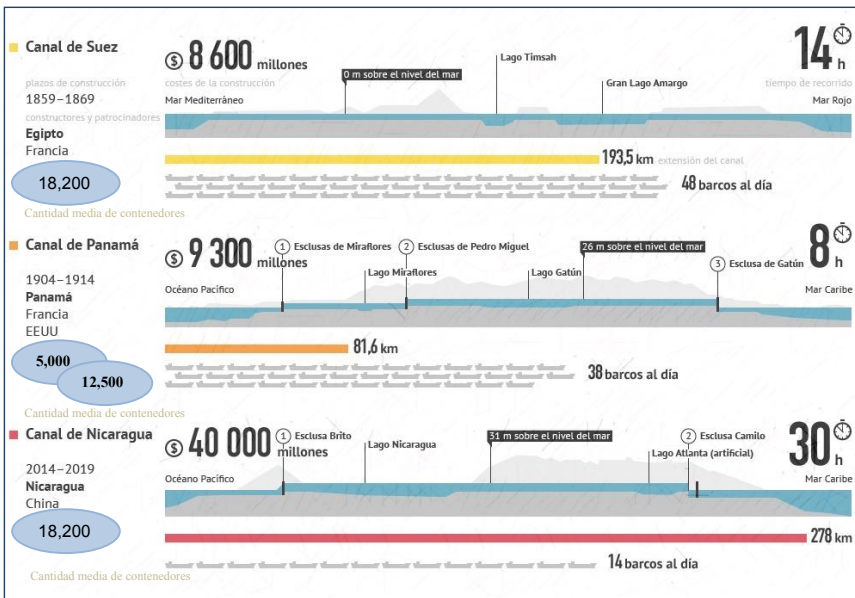


Figura 1. Comparación entre canales.

Fuente: (Sputnik, 2015)

Tal como muestra la figura anterior el Canal de Nicaragua será el de mayor extensión, requiriendo de aproximadamente 30 horas para vencer sus 278 km. Frente a su competencia regional, la única ventaja

sería las dimensiones de las esclusas que aceptarían la clase de barcos *Triple E* (de capacidad media de 18,200 contenedores), mientras que el canal de Panamá luego de la reconstrucción solamente soportaría cargas de hasta 12,500 contenedores por barco. Sin embargo, algunos analistas no consideran necesario, al menos a mediano plazo, un canal de tales dimensiones (MILLER, 2014). Se refieren a que son pocos los puertos en EE.UU. y las islas del Caribe que están equipados para manejar los megabarcos clase *Triple E*. Plantean que la capacidad que podrá gestionar el canal de Panamá ampliado será suficiente para absorber el volumen del transporte naval.

Lo cierto es que el comercio entre China y América Latina va creciendo vertiginosamente. Solamente observando la balanza comercial de Brasil para el 2014, fácilmente se constata como China ha pasado a ser su primer cliente con un 18.0% del total de las exportaciones y el principal proveedor de mercancías con un 16.3% de las importaciones (SANTANDER, 2015). El interés chino por buscar nuevas vías que abaraten los costos de transportación y faciliten aún más el crecimiento comercial con el hemisferio es una razón de peso para arriesgarse a un megaproyecto como el Canal de Nicaragua.

Al mismo tiempo que se incrementan los volúmenes de transporte naval, provocando muchas veces atascos marítimos, las tarifas del Canal de Panamá también se elevan. Se calcula que entre el 2006 y el 2012 las tarifas aumentaron en un 66% (NI Noticias, 2013). Esto afectó no sólo a países como Ecuador, Chile y Japón que expresaron su rechazo ante la subida del peaje (La República, 2012), sino que también provocó que compañías grandes como *Maersk Line* hayan decidido suspender su tránsito por Panamá y usar la alternativa del Canal de Suez para hacer llegar las mercancías desde Asia hasta la costa este de EE.UU. Søren Skou, presidente ejecutivo de la compañía danesa, declaró a *The Australian Financial Review* que es más rentable la ruta por Suez porque se usa la mitad del número de barcos para trasladar igual volumen de mercancía (DE LA OSSA PRIETO, 2013). Todo se reduce a cuestión de costos y las tarifas actuales que ofrece Panamá son cada vez menos competitivas.

Un canal diseñado para operar con barcos clase *Triple E* en el hemisferio occidental, pudiera absorber el nicho de mercado que no puede gestionar Panamá¹⁹. En esto radicaría la ventaja del canal de Nicaragua, sin

19 Se estima que para el 2009 el Canal de Nicaragua pueda absorber el 3.9% del comercio marítimo internacional (Sputnik, 2015).

embargo, se tendrían que ofrecer tarifas lo suficientemente competitivas como para atraer también parte del volumen del transporte naval que hoy pasa por Suez. Tómese en cuenta que los pocos cientos de millas que se ganan en alcanzar EE.UU. desde Asia, al elegirse el Canal de Nicaragua, se confrontan con el mayor tiempo de tránsito. El estudio de factibilidad económica debe haber comenzado por definir en cuánto tiempo se quiere recuperar la inversión. A partir de ello se establecerá la estructura de tarifas, que además entrará a competir con la del Canal de Panamá y el de Suez. Tarifas atrayentes suponen tener que esperar más años para poder recuperar la inversión y mientras más tiempo pasa, mayor es la incertidumbre sobre la rentabilidad del proyecto, pues depende de muchos factores que no siempre son del todo predecibles²⁰.

Luego de analizar estos elementos, es lógico que existan dudas sobre la viabilidad económica de la construcción del canal. No obstante, Wang Jing decidió hacerlo y arriesgar su capital. El sentido común lleva a pensar que existen otros elementos y variables consideradas por este exitoso empresario chino que le justifican emprender dicha empresa. Tal vez sea el apoyo de su gobierno u otros factores asociados al canal que hacen rentable rápidamente la inversión. A continuación analizaré dos de estos posibles factores como un mero ejercicio especulativo, pero que ayuda a redimensionar el proyecto y los criterios de rentabilidad.

El acceso a los recursos naturales.

El acceso a recursos naturales, como por ejemplo el Gran Lago de Nicaragua y zonas periféricas, le daría un valor agregado a la inversión. Gracias a la ley 840 del Canal de Nicaragua, artículo 2 inciso i, se autoriza a la empresa la construcción de infraestructura que no forme parte del proyecto o sub-proyectos pero que se estime necesario para el desarrollo de la actividad. Este marco legal pudiera amparar “obras de soporte” al canal que al mismo tiempo sirvan para aprovechar los recursos de la zona.

Según la *Mesa Nacional para la Gestión de Riesgo* de Nicaragua, la ley dejó sin instrumentos para proteger los recursos naturales y cuerpos de agua de la nación, derogando muchas de las normas establecidas en el *Compendio Jurídico de Agua Potable y Saneamiento* del 2011. David Quintana de la *Fundación Nicaragüense para el Desarrollo Sostenible*, planteó que la

20 Por ejemplo, puede ocurrir un cambio político en Nicaragua que rompa con el convenio de prórroga en la administración del canal pasados los 50 primeros años y en ese caso el margen de ganancia puede ser muy poco.

norma le permite a la empresa china explotar las reservas naturales del lago y periferias, donde confluyen más de 16 cuencas hidrográficas, aproximadamente 15 áreas protegidas y el 25 por ciento de los bosques húmedos del país (SILVA, 2013). Ciertamente, el sub-epígrafe 9.4, inciso b y c del *Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo*, establece lo siguiente:

b) en tanto fuere razonablemente necesario o deseable para tal Sub- Proyecto, servidumbres de acceso y derecho de navegación en ríos, lagos, océanos, y otros cuerpos de agua dentro de Nicaragua y en sus aguas, y el derecho de extender, expandir, dragar, desviar o reducir tales cuerpos de agua” (...)

c) en tanto fuere razonablemente necesario o deseable para tal Sub- Proyecto, recursos de agua sujetos a protección y conservación (LA AUTORIDAD DEL GRAN CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA, 2013).

Esta norma, sin lugar a dudas, compromete la mayor fuente de agua del país y de Centroamérica, cediéndola a intereses extranjeros.

Es importante notar que el agua se está volviendo un recurso cada vez máspreciado, incluso superando los índices de oro y energía en la última década. Esto se debe a la escasez de agua potable en el mundo debido al crecimiento de la población, la contaminación y el cambio climático. Ban Ki-moon, Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, ha planteado con preocupación que más de 780 millones de personas no tienen acceso a fuentes mejoradas de agua potable en la actualidad. Sin embargo, esta situación en vez de mejorar se volverá aún más crítica en unos años, pues se estima que para el 2025 la demanda de este recurso sería 56% superior al suministro. Desde hace ya varios años que se viene alertando sobre una posible “guerra por el agua”. Particularmente, el Pacific Institute insiste en que hay posibilidades reales que se den serios conflictos en África, Medio Oriente y Asia, provocados por esta crisis (SHERIDAN, 2014).

A partir de esto, el agua se ha convertido en un negocio bien lucrativo, de US\$600,000 millones, pudiendo llegar a ser de US\$1 billón para el 2020. Un informe de Bank of America Merrill Lynch clasifica el mercado mundial del agua en cuatro sectores y cita a las empresas trasnacionales que mayormente se beneficiarán de este. En la industria de gestión del

agua, Monsanto es una de las líderes; mientras en el tratamiento del líquido se sitúa Stericycle. American Water Works estaría entre las que se ocupan de infraestructuras y suministro, y NRG Energy en cuanto a energía eólica, geotérmica y solar amigable con el agua (SHERIDAN, 2014).

No sería del todo descontado que HKND durante el tiempo de administración concedido por Nicaragua, quiera emprender en paralelo y como complemento a los sub-proyectos del canal, una planta procesadora de agua o cualquier otra empresa relacionada, lo cual valorizaría mucho la inversión inicial. Para ello tendría que emprender un proceso de tratamiento de aguas que en dependencia de los costos pudiera resultar o no rentable. No obstante, esta sería sólo una suposición, hasta el momento no he encontrado ningún dato que confirme una intención parecida. Es sólo una idea para pensar en las potencialidades que el proyecto del canal pudiera ofrecer para la empresa china. De cualquier manera, los chinos a través del canal estarían entrando en el negocio del agua en la región Centroamericana como un actor estratégico más, con quien se tendría que contar para cualquier nueva inversión que comprenda la gestión de este recurso natural.

Por último, muchas instituciones y analistas han pronosticado que la escasez del agua se convertirá en el mayor conflicto geopolítico del siglo XXI. La socióloga e investigadora de la Cátedra y red Unesco de la Universidad de las Naciones Unidas sobre Economía Global y Desarrollo Sustentable, Monica Bruckmann, indicó que el agua es un recurso estratégico y de seguridad nacional, que puede colocar a Latinoamérica en centro de disputa dentro de la lógica geopolítica²¹. El control de una parte del Lago Cocibolca, desde esta óptica, reafirma la conquista estratégica de China en el hemisferio, aunque sea por un lapso de 100 años.

El Canal de Nicaragua motiva la ampliación de puertos del Caribe

Los críticos del Canal de Nicaragua aluden a la escasez de puertos en EE.UU. y el Caribe con capacidad para manejar barcos clase Triple E, con el objetivo de desmotivar el proyecto. Si bien en la actualidad es cierta la afirmación, esto no significa que el panorama no esté cambiando.

21 Hay que considerar que EE.UU. y China tienen una situación crítica con los suministros de agua para el consumo, agricultura e industria. En el país asiático, las mayores capas freáticas acuíferas del norte han descendido 37 metros en 30 años y desde 1990 desciende un metro y medio anual (Frers, 2008).

Diferentes países de la región se han preocupado por la remodelación y ampliación de sus puertos para prepararlos a una nueva dinámica comercial. La tendencia actual del comercio naviero es a emplear barcos de carga cada vez más grandes con el fin de ahorrar en combustible. Por ese motivo Panamá se vio en la necesidad de comenzar la reconstrucción de su canal y Nicaragua encontró un nicho de mercado seguro al cual apostar.

Para estas iniciativas el capital chino también ha estado presente a través de las inversiones propuestas por el Banco de Exportaciones e Importaciones de China. Por ejemplo, en el Puerto North Abaco de Bahamas la China Harbour Engineering Company está trabajando en una instalación de 18 hectáreas para el manejo de carga, incluyendo un muelle para contenedores, carga a granel y petroleros. En Santiago de Cuba se han ya comenzado los trabajos previos para la construcción de una nueva terminal portuaria multifuncional gracias a un préstamo de US\$120 millones del gobierno chino. Como empresa contratista figura la constructora CHEC de la compañía China Communications Consorcio Company Limited (CCCC), la cual está a cargo del diseño, construcción y adquisición de los equipos. En Trinidad y Tobago el gobierno firmó acuerdos para que entidades chinas inviertan en la construcción de un puerto en La Brea y 7 parques industriales. Para ello se contará con créditos chinos de hasta US\$750 millones.

Además de estos casos existen otras inversiones enfocadas en aprovechar el mayor tráfico que generaría el Canal de Nicaragua. Por ejemplo, el Ministerio de Inversión, Industria y Comercio de Jamaica se ha trazado como plan la creación de una nueva plataforma logística que comprende un dique seco, un nuevo aeropuerto de carga, instalaciones de almacenamiento, etc. Costa Rica también ha visto la posibilidad de invertir en una megaterminal de transferencia como soporte a las rutas a través del Canal de Panamá (ampliado).

Tal vez el más interesado parece ser Cuba que además de los trabajos en el Puerto de Santiago de Cuba, el año pasado inauguró la Zona Especial de Desarrollo de Mariel, en la Habana. En este caso la brasileña Odebrecht y la Quality Cuba S.A (una subsidiaria de GAESA, grupo de empresas militares de Cuba), fueron las que estuvieron al frente del proyecto. La "Zona Especial" cuenta con un muelle de 702 metros equipado con cuatro grúas súper Post-Panamax, base logística para suministro de petróleo, vías férreas, canales, estaciones de ferrocarriles y almacenes de una capacidad máxima de operaciones de 822.000 contenedores al año. Odebrecht estimó solo para este proyecto una inversión total de \$US 957 millones, de los

que unos \$US 682 millones de financiación provienen del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) de Brasil. La normalización de las relaciones diplomáticas entre Cuba y EE.UU. y la posibilidad del levantamiento del embargo, vuelve más competitivo a este país caribeño.

La construcción del Canal de Nicaragua y la ampliación del de Panamá han alentado a los países caribeños a competir por convertirse en la mejor opción de puerto de transbordo regional. Todos quieren reinsertarse en el comercio marítimo mundial sacando provecho del renaciente negocio logístico. Ahora con el posible quiebre del monopolio del Canal de Panamá, se estima que el tráfico marítimo sea mayor y mejore las posibilidades de desarrollo para las pequeñas islas del Caribe.

CONCLUSIONES

Basándose en la estrategia del “crecimiento pacífico” China va ganando terreno en América Latina y, poco a poco, cambiando los poderes hegemónicos en la región. Los capitales han sido su mejor punta de lanza. La megainversión del Canal de Nicaragua le aportará una mayor influencia comercial sobre gobiernos regionales, además de estimular el tráfico marítimo, tan conveniente para este país asiático en plena expansión económica.

Los contrarios a la construcción del Canal de Nicaragua critican la falta de transparencia en el proceso de toma de decisión y la poca participación de los agentes sociales involucrados. Desconfían de las capacidades e intenciones de la compañía china (HKND) responsable de la construcción y administración del canal. No obstante, las mayores críticas han sido en lo referente a las expropiaciones y el impacto medioambiental. Se corre el riesgo de dañar el Lago Cocibolca, el mayor de América Central, y la biodiversidad de la zona. Además, se cuestiona la pérdida de soberanía sobre el territorio objeto de la concesión, pues se han derogado normas importantes contenidas en *Compendio Jurídico de Agua Potable y Saneamiento* del 2011, permitiendo a HKND la explotación de las reservas naturales del lago y sus periferias.

Uno de los argumentos con que más se defiende el proyecto es la cantidad de empleos que se generarían. Sin embargo, en este artículo se consideran algunos elementos con los que se estima que el impacto en el mercado de trabajo no será de las magnitudes esperadas. La compañía ha establecido que sólo el 50% de la fuerza laboral será nacional y que se ocupará mayormente en actividades de campo, por no contar con la calificación requerida.

Los que apoyan la inversión confían en el interés de la entidad china de mantener este canal como vía comercial estratégica, por lo que cuidará del impacto ambiental y social para no exacerbar los conflictos territoriales. El futuro Canal de Nicaragua ha estimulado a varios países caribeños a que inviertan en infraestructura para que puedan insertarse en el nuevo negocio logístico. Entre los grandes inversionistas se encuentran China y Brasil, quienes confían en el aumento del tráfico marítimo por la zona a raíz de las nuevas capacidades de las instalaciones nicaragüenses que podrán operar con barcos clase *Triple E*.

Finalmente puedo concluir que el principal problema con el canal no radica en la forma de operar de los empresarios chinos o que las ganancias obtenidas por Nicaragua no puedan compensar los costos sociales y medioambientales del proyecto; el problema central es la falta de institucionalidad del país. Nicaragua, respetando las normas y leyes establecidas, y limitando el uso y explotación de sus recursos naturales, pudiera hacer realidad un proyecto como el del canal interoceánico, sin que por ello comprometa la sustentabilidad de su desarrollo. En cambio, se han derogado normas legislativas, que van incluso en contra de algunos derechos constitucionales, y se le ha permitido a la compañía HKND operar con demasiada libertad. Si no se cambian las condiciones iniciales del proyecto, dudo que Nicaragua tenga un futuro prometedor con este canal.

REFERÊNCIAS

ALDEN, C. *China en África*. Barcelona: Intermón Oxfam Editorial, 2008.

NICARÁGUA. Asamblea Nacional. Ley No. 840. Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente a El Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas. *Gaceta, Diario Oficial*, 14 Jun. 2013.

BARACALDO ORJUELA, D. El canal en Nicaragua provocará tragedia ambiental. *Obtenido de KienyKe*, Bogotá, 24 junio, 2013. Disponible em: <<http://www.kienyke.com/historias/el-canal-en-nicaragua-provocara-tragedia-ambiental/>>

BBC Mundo. Cómo se ven desde el espacio las islas artificiales que China construye en un territorio en disputa. *BBC Mundo* 9 abr. 2015.

COLEMAN, K. M. What do Nicaraguans think of President Ortega's Inter-oceanic Canal? . *Americas Barometer Insights*, n. 112, 2015.

DE LA OSSA PRIETO, M. Suez podría ser más rentable que Panamá para transporte de contenedores. *Capital Financiero*, 25 mar. 2013. Disponible em: <<http://www.capital.com.pa/suez-podria-ser-mas-rentable-que-panama-para-transporte-de-contenedores/>>. Acceso em: 9 abr. 2015

ELLIS, R. E. Las iniciativas por parte de las firmas agrícolas chinas para establecer su presencia en América Latina y el Caribe. In. ROSA, Raquel Isamara León de la; MAYA, Juan Carlos Gachúz (orgs.) *Política Exterior China: Relaciones Regionales y Cooperación*. [S. l.]: Piso 15 Editorial, 2015. p. 307-336.

FRENCH, H. W. *China's Second Continent: How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa*. New York: Deckle Edge, 2014.

FRERS, C. La próxima guerra... La guerra del agua. EconPortal.net. 22 dic. 2008. Disponible em: <http://www.ecoportall.net/Temas_Especiales/Agua/la_proxima_guerra_la_guerra_del_agua>

FRIEDBERG, A. L. (Septiembre de 2006). "Going Out": China's Pursuit of Natural Resources and Implications for the PRC's Grand Strategy. *NBR Analysis*. Set. 2006. Disponible em: <<http://www.ou.edu/uschina/SASD/SASD2007readings/Friedberg2006GoingOut.pdf>>

Guardian. (5 de Febrero de 2007). Thanks, China, now go home. *Guardian*, págs. Citado en Alden, Chris. China en África. Intermón Oxfam Editorial, 2008.

HUETE-PÉREZ, J. A. et all. Scientists Raise Alarms About Fast Tracking of Transoceanic Canal through Nicaragua. *Environ. Sci. Technol.*, mar. 2015. Disponible em: <<http://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/acs.est.5b00215>>

JUSTO, M. China, el nuevo imperio en África. BBC Mundo, 14 ago. 2012. Disponible em: <http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2012/08/120808_internacional_china_africa_relaciones_peligrosas_dp.shtml> Acceso em: 20 abr. 2015.

KAY, S.; CANAVIRE-BACARREZA, G. El comercio estrecha vínculos entre China y América Latina. *EconSouth*, v.13, n. 2, second quarter, 2011.

KAY, S.; GRAEFE, L. Los hallazgos de petróleo en Brasil traen nuevos desafíos. *EconSouth, Atlanta Fed*, 2011

La Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua. (17 de Junio de 2013). Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de desarrollo. (A. N. Nicaragua, Ed.) *La Gaceta*, n. 111. Disponible em: <[http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28\\$All%29/2A54988EC4B5600F06257B9E00592909?OpenDocument](http://legislacion.asamblea.gob.ni/Normaweb.nsf/%28$All%29/2A54988EC4B5600F06257B9E00592909?OpenDocument)>

La República. (23 de Mayo de 2012). *Ecuador, Chile y Japón objetan aumento de peaje en Canal de Panamá*. Recuperado el 20 de Abril de 2015, de La República, Ecuador: Disponible em: <<http://www.larepublica.ec/blog/economia/2012/05/23/ecuador-chile-y-japon-objetan-aumento-de-peaje-en-canal-de-panama/>>

LÓPEZ, M. Truths about the canal concession all Nicaraguans should know. *Envio* 390, enero 2014. Disponible em: <<http://www.envio.org.ni/articulo/4805>>

LUSA. (25 de Abril de 2012). *Angola: Cerca de 259.000 chinoses vivem atualmente no país*. Disponible em: <<http://visao.sapo.pt/angola-cerca-de-259000-chineses-vivem-atualmente-no-pais=f660830>>

MILLER, G. Why the Plan to Dig a Canal across Nicaragua could be a very bad idea. *Wired*. 26 feb 2014. Disponible em: <<http://www.wired.com/2014/02/nicaragua-canal/>>

MILLER, M. China's "ordinary" billionaire behind grand Nicaragua canal plan. (E. U.S., Ed.) *Reuters*. 4 may 2014. Disponible em: <<http://www.reuters.com/article/2014/05/04/us-china-canal-insight-idUSBREA4309E20140504>>

NAVARRETE, J. Los chinos construyen con su gente. *Confidencial*, 17 dic. 2014. Disponible em: <<http://www.confidencial.com.ni/articulo/20478/quot-los-chinos-construyen-con-su-gente-quot>>

NI Noticias. Viable, revivir plan del Corredor Transístmico. *Agencia de Noticias del Istmo*, 5 ago. 2013: Disponible em: <<http://noticiasistmo.com/regional/viable-revivir-plan-del-corredor-transistmico/>>

POSTEL, H. *Following the Money: Chinese Labor Migration to Zambia*. Obtenido de MPI. 20 feb. 2015. Disponible em: <<http://www.migrationpolicy.org/article/following-money-chinese-labor-migration-zambia>>

RAMO, J. C. *The Beijing Consensus. Notes on the New Physics of Chinese Power*. Londres: Foreign Affairs Policy Center, 2004.

RONGBIN, X.; WONG Tsoi-lai, C. Nicaragua Canal underway. *Global Times*, 2014. Disponible em: <<http://www.globaltimes.cn/content/898353.shtml>>

ROSALES, O.; KUWAYAMA, M. China y América Latina y el Caribe: Hacia una relación económica y comercial estratégica. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe* (CEPAL). 2012.

SANTANDER. *Cifras del Comercio Exterior en Brasil*. *Santander Trade*. abr. 2015. Disponible em: <https://es.santandertrade.com/analizar-mercados/brasil/cifras-comercio-exterior#classification_by_country>

SHERIDAN, P. M. Agua: ¿la próxima guerra mundial? *CNN Expansión*, 12 mayo 2014. Disponible em: <<http://www.cnnexpansion.com/economia/2014/04/25/agua-en-vias-de-valer-mas-que-el-oro>>. Acceso em: 19 abr. 2015.

SILVA, J. A. Nicaragua se juega el agua dulce por canal interoceánico. *Tierramérica, Medio Ambiente y Desarrollo* (IPS 17), 17 ago. 2013. Disponible em: <<http://www.ipsnoticias.net/2013/08/nicaragua-se-juega-el-agua-dulce-por-canal-interoceanico/>>

Sputnik. (24 de Marzo de 2015). Canal de Nicaragua. *Sputnik*, pág. . Recuperado el 7 de Abril de 2015, de <http://sptnkne.ws/aSu>

THE ASSOCIATED PRESS. (21 de Diciembre de 2014). Rising Anger as Nicaragua Canal to Break Ground. *The New York Times*, 21 dic. 2014. Disponível em: <http://mobile.nytimes.com/aponline/2014/12/21/world/americas/ap-lt-nicaragua-canal-fight.html?referrer=&_r=0>. Acesso em: 15 abr. 2015.

VAN DER POST, J. *El largo y sinuoso camino. Razones por las que no ha sido construido el Canal de Nicaragua*. Open Library.: Ihnca, 2014. Disponível em: <<https://openlibrary.org/subjects>>

WIKILEAKS. *China's Impact And Risks In Algeria*. Wikileaks, Cable reference id: #10ALGIERS123. 10 feb. 2010. Disponível em: <<https://cablegatesearch.wikileaks.org/cable.php?id=10ALGIERS123>>

ZUCKERMAN, J. *Nicaragua's Canal push and concerns for the U.S.* Washington DC: The Heritage Foundation, 2013. Disponível em: <http://www.heritage.org/research/reports/2013/08/nicaragua-s-canal-push-and-concerns-for-the-us#_ftn5>

Recebido em: 10/02/2015

Aceito em: 10/04/2015

