

# Fortune: Canal de Nicaragua se tambalea

La corrupción gubernamental y la falta de transparencia en las inversiones chinas son dos elementos que juegan en contra del Canal Interoceánico de Nicaragua, el faraónico proyecto de más de 50 mil millones de dólares que el comandante Daniel Ortega y el multimillonario asiático Wang Jing promocionan como la solución a todos los problemas económicos del país. Así lo aseguran a la revista Fortune estudiosos del ámbito empresarial de China.

Usha Haley, profesora de administración empresarial en West Virginia University, declaró que la evidencia de la corrupción radica principalmente en la gran cantidad de proyectos fallidos que China ha financiado en Latinoamérica y otras partes del mundo, debido a la casi total falta de transparencia financiera de los mismos. “Cuando hablás de flujos de dinero en China, tratás con lo desconocido”, asegura la experta.

Según la revista Fortune, Haley ha estudiado durante más de diez años el complejo y opaco sistema de subsidios que ha permitido el florecimiento de los negocios chinos alrededor del mundo. Dada su experiencia, la profesora puede concluir que la motivación de quienes están detrás del Canal de Nicaragua y



otros megaproyectos similares de economías en desarrollo no están motivados por cálculos prácticos, sino por un deseo de influencia (geográfica), poder y dinero.

La profesora de Western Virginia University explica que este tipo de perfil coincide con muchos proyectos internacionales altamente promocionados -desde iniciativas de telecomunicaciones hasta propuestas turísticas- y cuya finalización pareció una idea de último momento. La estadounidense afirma que el objetivo real de estos ha sido transferir préstamos del gobierno chino a funcionarios locales, y reforzar la influencia internacional de China y su per-

fil como potencia económica alrededor del mundo.

## *Canal no será competitivo*

Los expertos consultados por Fortune aseguran que el proyecto enfrenta obstáculos tan grandes como sus ambiciones, que se están dando a nivel interno. Ejemplo de esto es que el misterioso empresario Wang Jing -quien dirige Hong Kong Nicaragua Development Group, la compañía a la que Ortega cedió la concesión para construir el canal- perdió más del 80% de su fortuna en la Bolsa de Valores de China.

Pérdidas como la anterior, además de la carencia de inversionistas externos, han provocado atrasos en la supuesta construcción del megaproyecto. Por otra parte, periodistas de otras revistas estadounidenses como Bloomberg News advirtieron que no encontraron evidencias contundentes del inicio de las obras, a pesar de que el gobierno de Nicaragua insiste en ello. “Los organizadores han prometido que completarán la construcción de este canal en cinco años, aún cuando el de Panamá tomó más de una década en completarse”, critican.

Andrew Kinsey, consultor en temas de riesgo marítimo y ex trabajador de la empresa na-

viera Maersk, declaró que no queda claro todavía cómo trabajará el Canal de Nicaragua. El experto indica que los barcos que pasan por el Canal de Panamá les toma todo un día recorrer las 48 millas terrestres que separan el Océano Atlántico del Pacífico. La ruta de 172.7 millas que tendrían que recorrer en el de Nicaragua requeriría que los barcos permanezcan en el canal durante la noche o naveguen en la oscuridad. “Eso va a estar bastante difícil”, apunta Kinsey.

Por otra parte, ejecutivos de la Autoridad del Canal de Panamá consultados por Fortune manifiestan que el costo del megaproyecto de Wang Jing podría llegar a los 100 mil millones de dólares, lo que elevaría también las tarifas de tránsito hasta duplicar las que actualmente se pagan en Panamá. De acuerdo a Fortune, esto haría que el precio y la seguridad se conviertan en los dos aspectos a evaluar para las compañías que valoren por dónde pasar. “No creo que este proyecto sea impulsado por un modelo de negocio viable en términos de riesgos marítimos. Son, más bien, motivos políticos y económicos”, afirma Kinsey.