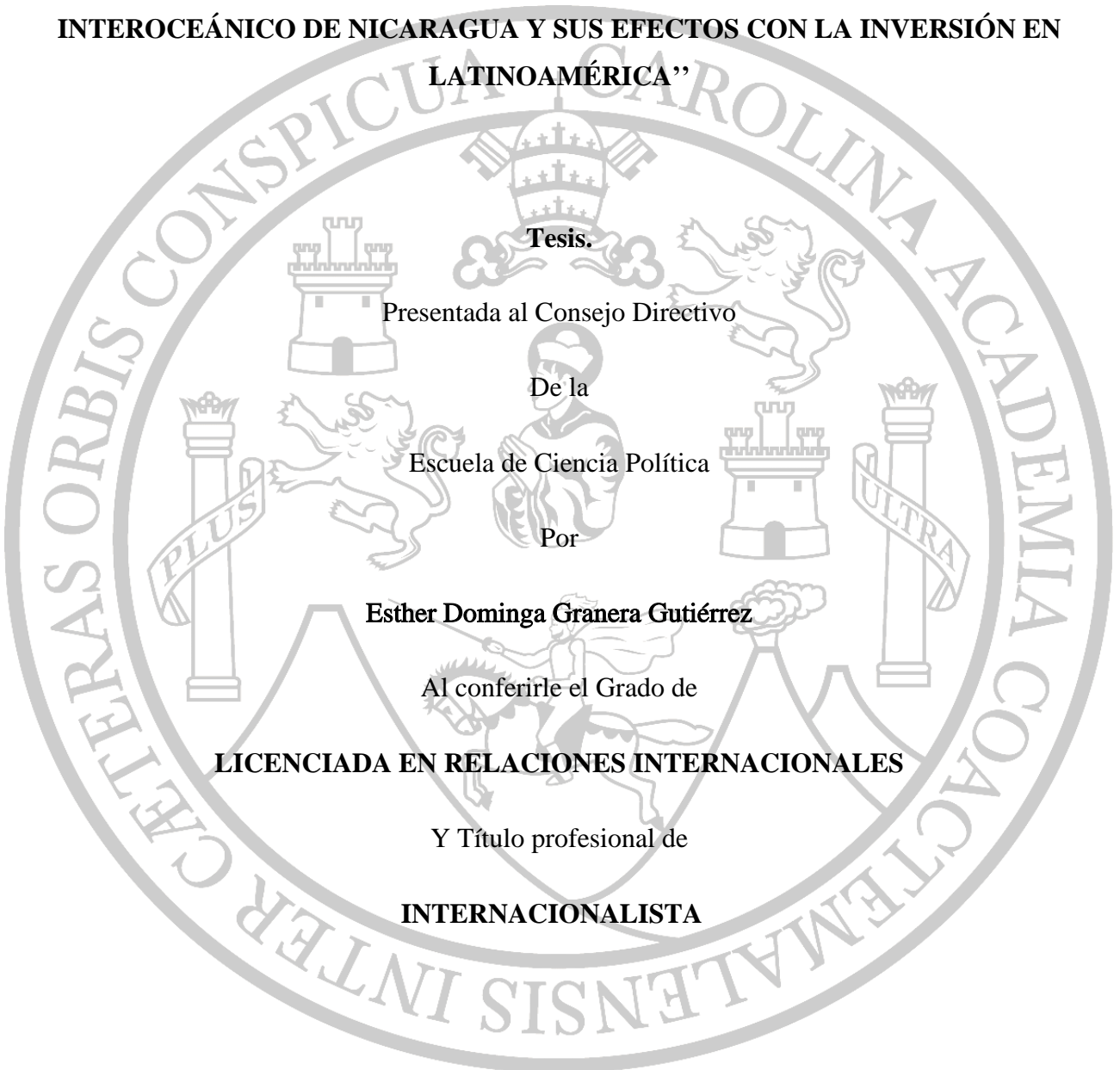


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA.

**“LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL
INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN
LATINOAMÉRICA”**



Tesis.

Presentada al Consejo Directivo

De la

Escuela de Ciencia Política

Por

Esther Dominga Granera Gutiérrez

Al conferirle el Grado de

LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

Y Título profesional de

INTERNACIONALISTA

Guatemala, junio de 2019



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

RECTOR MAGNÍFICO

Ing. Murphy Olimpo Paiz Recinos

SECRETARIO GENERAL

Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

DIRECTOR:	Maestro Mike Hangelo Rivera Contreras
VOCAL II:	Licda. Carmen Olivia Álvarez Bobadilla
VOCAL III:	Licda. Meylin Valeria Montufar Esquiná
VOCAL IV:	Br. Karla María Morales Divas
VOCAL V:	Br. Rodolfo Ernesto García Hidalgo
SECRETARIA:	Maestra Ana Nineth Burgos Méndez

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS -PRIVADO-

COORDINADOR:	Msc. Rubén Corado Cartagena
EXAMINADORA:	Licda. Otilia Ixmucané Gómez Moscut
EXAMINADOR:	Lic. Luis David Winter Luther
EXAMINADORA:	Licda. Mercedes de la Luz López de Bolaños
EXAMINADOR:	Dr. César Augusto Agreda Godínez

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTOR:	Maestro Mike Hangelo Rivera Contreras
SECRETARIA:	Maestra Ana Nineth Burgos Méndez
COORDINADOR:	Dr. Pablo Daniel Rangel Romero
EXAMINADORA:	Licda. Beatriz Eugenia Bolaños Sagastume
EXAMINADOR:	Msc. Rubén Corado Cartagena
EXAMINADOR:	Lic. Guido Armando Barillas Quezada

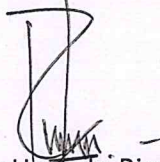
Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis.
(Artículo 73 del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de
Ciencia Política)

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, catorce de junio de dos mil diecinueve .-----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión de la Tesis titulada: "LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA", presentada por el (la) estudiante ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ Carnet No. 200980048.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



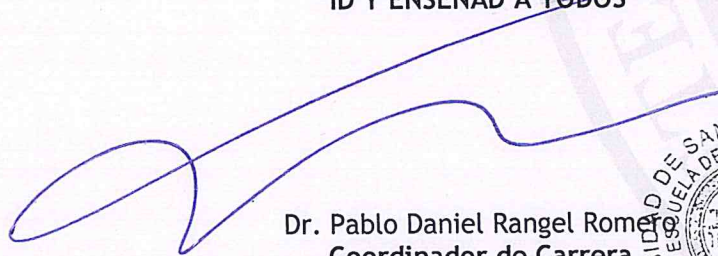
Msc. Mike Hangeló Rivera Contreras
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
10/javt

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día catorce de junio de dos mil diecinueve se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Msc. Rubén Corado Cartagena, Lic. Guido Armando Barillas Quezada y el Dr. Pablo Daniel Rangel Romero, Coordinador de la Carrera de Relaciones Internacionales, el trabajo de tesis: **“LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA”**. Presentado por el (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. 200980048, razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Dr. Pablo Daniel Rangel Romero
Coordinador de Carrera



c.c.: Archivo
9/ javt

ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el día veintidós de mayo de dos mil diecinueve se realizó la defensa de tesis presentada por el (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048**, para optar al grado de Licenciado (a) en **RELACIONES INTERNACIONALES** titulada: **“LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA”** ante el Tribunal Examinador integrado por: Msc. Rubén Corado Cartagena, Lic. Guido Armando Barillas Quezada y el Dr. Pablo Daniel Rangel Romero, Coordinador de la Carrera de Relaciones Internacionales. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.


Msc. Rubén Corado Cartagena
Examinador


Lic. Guido Armando Barillas Quezada
Examinador


Dr. Pablo Daniel Rangel Romero
Coordinador de Carrera

c.c.: Archivo
8b /jvt

Guatemala, 14 de Mayo del 2019.

Licenciado
Mike Hangelo Rivera Contreras
Director
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado señor director:

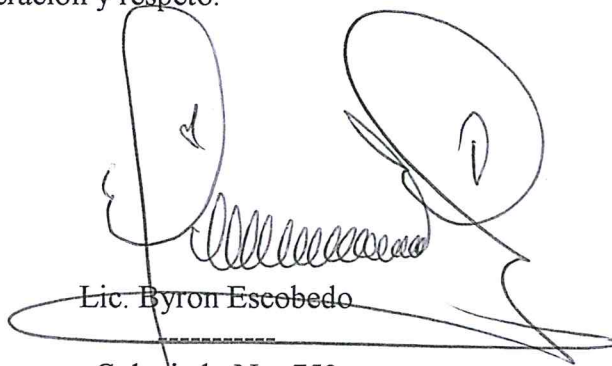
Tengo el agrado de dirigirme a usted, para informarle que he procedido a asesorar y revisar el trabajo de tesis presentado por la estudiante ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIERREZ, con carné número 200980048, en el tema de investigación denominado: LA :INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA 2014-2016," el cual presenta como requisito académico previo a obtener el título de Internacionalista en grado de Licenciada.

Por lo anterior, me permito manifestarle que los planteamientos desarrollados son un aporte importante al estudio de la problemática mencionada desde la perspectiva de las Relaciones Internacionales.

Por tal virtud me es grato informarle que la investigación presentada por la estudiante, tiene las cualidades y los requisitos exigidos por la escuela para un trabajo de tesis, por lo tanto, recomiendo apta para ser presentada al Honorable Tribunal Examinador.

Sin otro particular, me es grato suscribirme y aprovecho la oportunidad para presentarle mis más altas muestras de consideración y respeto.

Atentamente,



Lic. Byron Escobedo

Colegiado No. 753

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, quince de mayo de dos mil diecinueve.-----

ASUNTO: El (la) estudiante, **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (la) Lic. Byron René Escobedo Menéndez en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Relaciones Internacionales para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Msc. Mike Hangel Rivera Contreras
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
7/javt

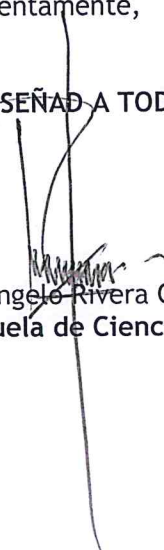
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA: Guatemala, trece de mayo de dos mil dicinueve -----

ASUNTO: El (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, pase al Asesor (a) de Tesis, Lic. Byron René Escobedo Menéndez que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Msc. Mike Hangele Rivera Contreras
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
6/javt

Guatemala,
13 de mayo de 2019

Msc. Mike Hangelo Rivera Contreras
Director
Escuela de Ciencia Política
Presente

Respetable Msc. Rivera:

Me permito informarle que tuve a la vista el diseño de tesis titulado **“LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA”** presentado por el (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** puede autorizarse como Asesor al (la) Lic. Byron René Escobedo Menéndez.

Cordialmente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Dr. Pablo Daniel Rangel Romero
Coordinador (a) de Carrera

Se envía expediente
c.c.: Archivo
5/javt



ECP

TRICENTENARIA

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, diecisiete de agosto de dos mil diecisiete -----

ASUNTO: El (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) del Área de Metodología, pase al (la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, para que emita visto bueno sobre la propuesta de Asesor.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
4/ javt

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA UNIVERSIDAD SAN CARLOS DE GUATEMALA
CIUDAD UNIVERSITARIA, ZONA 12, EDIFICIO M-5
TELÉFONOS: 2418 - 8701, 2418 - 8702 Y 2418 - 8703
[HTTP://CIENCIAPOLITICA.USAC.EDU.GT](http://CIENCIAPOLITICA.USAC.EDU.GT)

Guatemala,
16 de agosto de 2017

Doctor
Marcio Palacios Aragón
Director
Escuela de Ciencia Política
Presente

Respetable Doctor Palacios:

Me permito informarle que tuve a la vista el diseño de tesis titulado: “LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA” presentado por el (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048**, quien realizó las correcciones solicitadas y por lo tanto, mi dictamen es favorable para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Lic. Rubén Corado Cartagena
Coordinador del Área de Metodología



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
3/javt

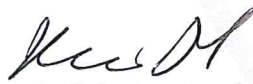
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, dieciséis de agosto de dos mil diecisiete.-----

ASUNTO: El (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose aceptado el tema de tesis propuesto, por parte del (de la) Coordinador (a) de Carrera pase al (a la) Coordinador (a) del Área de Metodología, para que se sirva emitir dictamen correspondiente sobre el diseño de tesis.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



Dr. Marcio Palacios Aragón
Director Escuela de Ciencia Política



Se envía expediente
c.c.: Archivo
2/javt

Guatemala,
16 de agosto de 2017

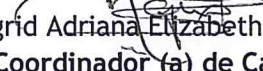
Doctor
Marcio Palacios Aragón
Director
Escuela de Ciencia Política
Presente

Respetable Doctor Palacios:

Me permito informarle que el tema de tesis: **“LA INCIDENCIA GEOPOLÍTICA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL INTEROCEÁNICO DE NICARAGUA Y SUS EFECTOS CON LA INVERSIÓN EN LATINOAMÉRICA”** Presentado por el (la) estudiante **ESTHER DOMINGA GRANERA GUTIÉRREZ** Carnet No. **200980048** puede autorizarse, dado que el mismo cumple con las exigencias mínimas de los contenidos de la carrera.

Cordialmente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Ingrid Adriana Elizabeth Rivera Barillas
Coordinador (a) de Carrera



c.c.: Archivo
1/javt

ACTO QUE DEDICO

A:

DIOS: Por brindarme salud, fortaleza, sabiduría y fuerza para culminar con éxito mi carrera

MIS PADRES: María Esther Gutierrez Escobar y Bulmaro Domingo Granera Bustamante, por su apoyo y lucha constante e incondicional durante el proceso de mi carrera

MI HERMANO: Que con su ejemplo ha sido el fundamento que dio fuerzas para terminar esta etapa y seguir adelante

MIS AMIGOS: Gracias a sus consejos y ayuda cuando los necesitaba

A USTED: Con respeto

AGRADECIMIENTOS

DIOS: Que es mi fortaleza y mi tranquilidad.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Tricentenaria Alma Mather de la Educación superior en Guatemala

ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA: Por formarme profesionalmente

A: Mi Examinador Licenciado Guido Armando Barrillas Quezada, por brindarme el tiempo, consejos, sugerencias y apoyo en los momentos definitivos de mi tesis

A: Mi Mama Licenciada en Relaciones internacionales y abogado y Notario Público, por ser constante y sabia para decirme que todo se puede tener con seguridad y constancia en lo que me quiera proponer

A: Licenciada Ana Luisa Velásquez, por brindarme el apoyo necesario para avanzar en este proceso

A: Licenciado Byron Escobedo por brindarme su tiempo y apoyo

Índice.

Introducción	I
CAPITULO I	1
Abordaje Metodológico y Teórico.....	1
1. Abordaje Metodológico.	1
1.1 Justificación.	1
1.2 Planteamiento del problema.....	3
1.3 Preguntas generadoras.	5
1.4 Objetivos.....	5
1.4.1Generales.	5
1.4.2 Específicos	5
1.5 Delimitación.....	5
1.5.1 Unidad de Análisis.....	5
1.5.2 Temporalidad de estudio.....	6
1.5.3 Ámbito geográfico.	6
1.6 Metodología:	6
1.6.1 Métodos	6
1.6.2 Técnicas.	7
1.6.3 Instrumentos.....	8

1.6.3.1 Ficha Bibliográfica y Hemerográfica.	8
1.7 Aspectos teóricos.	8
1.7.2 Elementos teóricos.	9
1.7.2.1 Teoría de la modernización.	9
1.7.2.2 Teoría de la dependencia.	9
1.7.2.3 Teoría de los sistemas mundiales.	9
1.7.2.4 Teoría del Poder Marítimo en la actualidad.	10
1.8 Marco Conceptual.	11
1.9 Marco legal	12
1.9.1 Abordaje Teórico.	12
1.9.2 Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo.	14
1.9.2.1 Declaraciones y garantías.	15
1.9.2.2 Declaración y garantías del HKC e Inversionistas.	16
1.9.2.3 Escritura de Cooperación.	17
1.9.2.5 Compromisos y Reconocimientos Adicionales.	20
Capitulo II.	22
2. Antecedentes al Nuevo Canal Interoceánico de Nicaragua.	22
2.1 Aspecto Histórico-jurídico sobre el canal Interoceánico de Nicaragua (1826-1971).	24

2.2 El Tratado Zavala Felinwinsen	26
2.3 Descripción del proyecto.	28
2.4 Leyes creadas por el Estado de Nicaragua para la construcción del canal.	29
2.4.1 Acuerdo Marco de Concesión e Implementación.....	29
2.4.2 Contextualización de la ley 800, ley de régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad del gran canal interoceánico.	30
2.4.3 Ley 840, Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a, el Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas	36
APITULO III.	45
3. Influencia geopolítica, las acciones que se promueven entre los Estados latinoamericanos.	45
3.1 La idea de un canal.	46
3.2 Impacto de la inversión.....	47
3.2.1 Ruta de la seda.	48
3.3 Inversión de China en Latinoamérica.	50
3.3.1 Desarrollo de China en Latinoamérica.	51
Capitulo IV	59
4 Análisis prospectivo de un canal interoceánico en Nicaragua y la inversión en Latinoamérica	59
4.2 Escenarios.	59
4.2.1 Escenarios a Optimista. Aberrantes	59

4.2.3 Escenario Pesimista.	61
4.2.4 Escenario Moderado.	62
4.3 Conclusiones	66
Bibliografía	69
E-Grafía.	73
Anexos	74

Índice de figuras.

<i>Ilustración 1. Tendencias de la cobertura del canal Interoceánico de Nicaragua.</i>	<i>24</i>
<i>Ilustración 2. Estampilla que cambio el destino de una Nación</i>	<i>26</i>
<i>Ilustración 3. Tabla de porcentaje de acciones de HKND.....</i>	<i>44</i>
<i>Ilustración 4. Mapa de puntos clave. (Rivas, 2014)</i>	<i>47</i>
<i>Ilustración 5. Rutas del Canal Interoceánico.....</i>	<i>50</i>
<i>Ilustración 6. Estimación de flujo de productos exportados 2012-2020</i>	<i>67</i>

Lista de Acrónimos.

TPL: Régimen Arancelario Preferencial

MCA: Acuerdo Marco de Concesión.

HKND: Hong Kong Nicaragua canal Development.

OBOR: Iniciativa de la Franja y la Ruta.

OMC: Organización Mundial del Comercio.

SICA: Sistema de Integración Centroamericano.

MARENA: Ministerio del ambiente y los Recursos Naturales.

AIES: Estudio de Impacto Ambiental y Social.

TLC: Tratado de Libre Comercio.

DR-CAFTA: Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana y Centroamérica.

TPL: Régimen Arancelario Preferencial.

EEUU: Estados Unidos de Norteamérica.

ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

SIECA: Secretaria de Integración Económica.

G20: Grupo de Países Industrializados y Emergentes.

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y El Caribe.

IED: Inversión Extranjera Directa.

GATT: Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

MoU: Memorándum de Entendimiento

Introducción.

La construcción de un Canal Interoceánico, en Nicaragua invita a considerar el proceso de desarrollo económico de un país con un mapa que entrelaza la realidad internacional y política de Naciones que proponen una relación económica impulsada a la inversión en latinoamericana, con elementos que establecen un eje de relaciones de poder donde se busca el liderazgo financiero y tecnológico.

Por Tanto, en observancia a un precedente en el desarrollo de la temática es el surgimiento de ¿cómo? Se llega a mezclar elementos estratégicos al crecimiento de un país con una obra que no ha iniciado su construcción, involucrando a actores internacionales y regionales en el uso de la diplomacia y la competencia de poder económico a nivel mundial.

La inserción en la incidencia geopolítica por parte del consorcio HNKD, propondrá oportunidades de mejoras a la economía del país colocando a la Nación de Nicaragua en el mapa para que se pueda generar inversiones y oportunidades de crecimiento social, político e internacional, ofreciendo un servicio que posibilite o aporte la solución al transporte de productos por vías marítimas.

En tal Sentido, es un elemento que genera diversos procesos la política del País, Especificación de cuáles son las leyes y normas que se deben aplicar según la Constitución Política de la República de Nicaragua a los dueños por su propiedad, como los reglamentos y leyes que el gobierno de Nicaragua y China deben estar regidos en función de la transparencia del proceso.

La protección del medio ambiente es un elemento que le puede ser un obstáculo o un beneficio para la inversión en la región, que se tomara en cuenta observando cómo se deben respetar todas las normas concernientes, como sanciones en caso de que no se cumplan con las leyes y permisos contraídos al momento de aceptar y aplicar la concesión del canal durante el periodo de construcción.

Se afirma que la clave que lleva a ser del tema un necesidad de investigación es el porqué de la inversión económica en la región, más en un país no desarrollado pero

con gran mano de obra abundante y dispuestos a cambiar su economía con la ayuda de inversiones.

Los procesos que se explicaran en el presente documento van desde el origen de la propuesta de un canal que ayudaría al comercio en siglos anteriores y no se estableció. Hasta la actualidad donde se encuentra un nuevo inversor de un mega proyecto como lo es el canal interoceánico, que competirá con el canal de Panamá y el resto del mundo, acortando las rutas, como creando nuevas temas de debate político y económico de la región, se tratara de explicar la necesidad de un proyecto con base en un flujo más rápido y eficaz, de dinero, mercancías y relaciones comerciales entre el Latinoamérica y el mundo.

El desarrollo de la presente tesis está dividido en cuatro capítulos fundamentales los cuales se detallaran a continuación:

Capítulo I, se da a conocer la problemática que determino la realización de esta investigación, así como la intención de responder la interrogante principal: la obtención en términos políticos y económicos con la construcción del nuevo canal interoceánico de Nicaragua en Centroamérica, este apartado también contiene aspectos metodológicos, que fueron empleados, como elementos teóricos conceptuales que permiten interpretar el desarrollo de las relaciones de poder e inversión en la Región Latinoamericana. En este Capítulo de plantean las principales interrogantes y los objetivos de investigación, con el fin de obtener una guía que permita un orden para descubrir los resultados deseados y cumpla con los requisitos académicos a través de la aplicación de los elementos teóricos-metodológicos de la Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua. Se utilizaran diversas técnicas de investigación, Entrevista, Muestreo al Azar, las cuales contribuirán a la veracidad de los hechos planteados en la investigación, como el uso de entrevistas mixtas complementando con el análisis documental.

En relación al marco teórico se plantean las siguientes teorías, Teoría de la modernización, donde se aplica bajo el supuesto del Acuerdo marco de Concesión e Implementación para la construcción del Canal Interoceánico en el cambio social de un sistema político a otro con deferentes vías de ejecución, Teoría de la dependencia, como

la de los sistemas mundiales, las tres teorías se utilizaron para relacionar el tema de Incidencia Geopolítica en la Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua y sus efectos con la Inversión en Latinoamérica.

Capítulo II, Presenta los antecedentes de los proyectos del Canal o propuestas hechas a Nicaragua, objeto de la presente investigación, en lo que se explicara una descripción del proyecto, antecedentes en los procesos de creación de Ley 800 del régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad del gran canal interoceánico de Nicaragua. Nicaragua; Ley 840 ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte Nicaragüense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas.

Capítulo III, Incluye la descripción de la Influencia Geopolítica, las acciones que se promueven entre los estados aplicando las teorías, el desarrollo de la idea de un Canal en Nicaragua, los procesos de impacto de la Inversión, la nueva ruta de la seda, como su inversión en Latinoamérica.

Capítulo IV, incluye un apartado de análisis prospectivo con la finalidad de ejemplificar los posibles escenarios de desarrollo que puede obtener la Construcción del Canal Interoceánico y los efectos de la Inversión en Latinoamérica y por último se presentan las conclusiones del tema y los hallazgos encontrados durante la investigación. Esperando haber cumplido con el objetivo de brindar con un aporte que se utilice en el futuro por estudiantes y académicos, de igual manera se incorpora un anexo que contiene el modelo de entrevista utilizado y que se presenta en la siguientes páginas de investigación en la tesis de grado.

CAPITULO I

Abordaje Metodológico y Teórico.

1. Abordaje Metodológico.

1.1 Justificación.

El análisis de la construcción del canal interoceánico en Nicaragua se desarrollara en la temática geopolítica y sus elementos, que motiva a realizar una investigación de incidencia en Nicaragua, y su relación con la inversión en Latinoamérica. La empresa internacional Hong Kong Nicaragua Canal Developmen,(HNKD) que realiza la construcción del canal en el país, es uno de los actores que aplica la geoestratégica, esto formara parte de la modernización económica, como la integración comercial de la región, englobara elementos que con la construcción del canal traerá para el área económica aspectos positivos, un flujo y circulación de mercancías, incremento de divisas desarrollo comercial entre otros, para los países miembros del consorcio y para posibles inversionistas.

La cantidad de dragado que se realizara en dicha construcción, provocara la inestabilidad y muerte de especies marinas, como son: el pez cierra y el intento de repoblación del tiburón de agua dulce que habitan en el lago así como la destrucción del pulmón de Centroamérica, la reserva ecológica de Bosawas y afectara a una cantidad de personas, debido a la concesión de territorio que se realizó según ley 840 donde brinda la concesión del terreno al consorcio internacional Hong Kong. (Nicaragua A. N., 2013, pág. 4973).

El interés del consorcio Hong Kong Nicaragua Canal Developmen (HKND) por adquirir la concesión de construcción y manejo del canal interoceánico, genera un campo de estudio donde se podrán desarrollar y responder a las incógnitas sobre ¿cuál es el interés de la empresa internacional de Hong Kong en crear un nuevo canal si ya hay uno? y ¿Por qué se tiene que realizar en Nicaragua? su inversión económica, los beneficios, oportunidades laborales y la inserción de diferentes países del mundo en la construcción del canal en

Nicaragua, así como el análisis de las relaciones bilaterales, políticas, tratados de medio ambiente, tratados comerciales, cumplimiento o incumplimiento de lo establecido en las metas del milenio como la repercusión en la política, la sociedad, cultura y económica del país.

La presentación de modificaciones de infraestructura en la región, ampliación marítima, construcción de vías fluviales, medios de transporte, es una propuesta de la construcción que conectaría al mar Caribe, el Océano Atlántico, el Océano pacífico a través de Nicaragua y Centroamérica dicho canal iría por el río San Juan, el lago de Nicaragua cruzaría el Istmo de Rivas para alcanzar el Pacífico, esta es la trayectoria que hará que este canal supere al de Panamá en ruta, que conlleva con Asia, Europa, África, América y el Caribe, se reducirá notoriamente haciendo que el transporte fluya de manera más ágil, se creará un canal que será cinco veces más grande que el de Panamá, el tamaño del canal tiene que competir con la demanda de barcos de calado más grandes del mundo que cada vez son más y más amplios y extensos como los Maersk Triple E (con 400 metros de largo, 59 de ancho y 73 de altura) con capacidad de 18 mil contenedores de veinte pies.

El estudio se efectuara para comprender el tipo de inversión que se hará en la construcción, la geopolítica, las leyes, tratados, convenios, decretos que se aplicaran al canal, los estudios medio ambientales y su incidencia en la modificación de la infraestructura de la región, las normativas internacionales en cuanto al medio ambiente y metas del milenio relaciones bilaterales, integración regional, políticas exteriores, capitalismo moderno, desarrollo social, desarrollo capitalista, subdesarrollo periférico y estructura económica internacional.

La realización de la construcción del nuevo canal interoceánico en Nicaragua ofrece un desarrollo de temas en Latinoamérica que consolidan el funcionamiento de relaciones de poder y estrategia nacional, de organismos de carácter privado “La Federación de Rusia” y un amplio número de métodos y modelos para establecer campos de estudio a nivel especializado en términos metodológicos, materias como administrativa, política, legal, económica, diplomática donde desde la simple perspectiva de un trabajador informal, jóvenes, estudiantes, licenciados, analistas o doctores podrán encontrar de gran interés, para

sumergirse en la lectura o interpretación de como son los hechos que llevan a la incidencia geopolítica e inversión internacional de un nuevo canal interoceánico en la región centroamericana.

La manera específica, que la investigación auxiliara a los profesionales en este campo es el proceso que explicara que formulo las negociaciones para llegar a obtener la concesión de construcción del canal, las relaciones entre diferentes organismos regionales que se relacionen como internacionales que hacen parte de del sistema, de mostrando cuales son los intereses que se están jugando alrededor de la inversión que se realizara al Estado de Nicaragua.

1.2 Planteamiento del problema.

Desde 1524 con los españoles, Napoleón III y hasta la actualidad con la competencia que Estados Unidos, ha realizado con su inversión en el canal de Panamá, fomentado una competencia entre naciones. La construcción de un canal interoceánico en Nicaragua se ha especificado como un nuevo desafío, entre el poder de China ante las demás naciones, y su forma de obtención.

El nuevo canal interoceánico en Nicaragua resalta la necesidad de inversión y desarrollo que el país solicita para mejorar la economía y relaciones internacionales, Nicaragua es un Estado que ha tenido diferentes economías y procesos políticos que han socavado la estabilidad y desarrollo de la nación, con gobiernos autoritarios, dictaduras, revoluciones hasta llegar una democracia fingida

La ruta que se está construyendo tendrá que pasar por la reserva ecológica de Bosawas, el lago Cocibolca, entre otros sectores del territorio, el cual afectara al único lago de agua dulce que posee el territorio Nicaragüense, contribuirá con la destrucción forestal y de la población que habita en la zona.

La necesidad de mejoras en la infraestructura del país hace que las propuesta de inversión y creación de nuevas oportunidades sean recibidas sin dificultad, así como lo es la

propuesta del Canal Interoceánico por el consorcio HKND, donde plantea el requerimiento de una nueva red de carreteras que soporte el peso de maquinaria de construcción y el tráfico continuo, esto se vuelve una necesidad primordial, debido a que Nicaragua no posee las condiciones para el tránsito de este proyecto.

Se está manifestando una reestructuración del mundo, donde Nicaragua es uno de los puntos de inicio con el canal Interoceánico y la geoestrategia con la aparición de economías emergentes, sobre todo con ayuda de países asiáticos, y con el despegue en América Latina, porque son sectores del mundo que poseen la necesidad de inversión para salir de la pobreza.

La crisis, es un elemento que se presenta en varios escenarios del país que aceleran la modificación de políticas y leyes en beneficio de inversión y proyecciones, incrementar una economía pobre y carente, en una estable y en crecimiento, ya que Nicaragua ha mantenido un nivel bajo de estabilidad, en todas sus áreas pero que posee espacios de mejora, con ayuda de un fuerte capital y métodos modernos, entre ellos la necesidad de un infraestructura en carreteras, turismo, comercio, y salud.

Los retos estructurales que presenta la construcción del canal podrían modificar la opinión internacional que se tiene de la nación y su forma de actuar con el objetivo de mejorar las relaciones políticas. La modificación de un sistema estancado y sin posibilidad de desarrollo por sus propios medio. Las Naciones de la Región de Latinoamericana han crecido, algunas más que otras, como es el ejemplo de Panamá en comparación con Nicaragua y de manera exponencial del resto de la región en la última década, estableciendo la necesidad de aceptación de la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua.

Todo lo anterior explica que Estados Unidos está cediendo hegemonía regional, dando lugar a la primicia de nuevos actores de inversión estratégica como es la China Continental, en un Estado con grandes necesidades de aliados o este caso de inversores para salir de una mala economía, con la ayuda del descuido de Estados Unidos al dejarse introducir competencia en su Región, ya que el modelo de inversión se basa en el apoyo a economías inestables con el objetivo de obtención de beneficios, para incrementar el poder ante las otras naciones.

1.3 Preguntas generadoras.

1. ¿Qué se obtendrá en términos políticos y económicos con la construcción del nuevo canal interoceánico de Nicaragua en Centroamérica?
2. ¿Cuál ha sido el impacto de la inversión en Latinoamérica?
3. ¿Cuáles son las perspectivas en el nuevo orden mundial con la construcción del nuevo canal Interoceánico?

1.4 Objetivos

1.4.1 Generales.

Estudiar la influencia geopolítica, las acciones que se promueven entre los Estados latinoamericanos y Nicaragua para la obtención de beneficios entre las naciones.

1.4.2 Específicos

1. Conocer las políticas públicas del Estado de Nicaragua en la construcción del canal, una descripción del proceso político que favorecerá o no al desarrollo de la nación de Nicaragua.
2. Analizar las nuevas relaciones entre Latinoamérica y el Canal de Nicaragua así como las nuevas propuestas de inversión, desarrollo y los beneficios que se pueden obtener.
3. Caracterizar la opinión internacional en la lucha de poder, Establecer cuáles serán las relaciones actuales que giraran entorno a Latinoamérica y la empresa internacional Hong Kong Nicaragua Canal Developmen, (HNKD).

1.5 Delimitación.

1.5.1 Unidad de Análisis

En la presente investigación se establecerá como ámbito geográfico, Nicaragua enfocándose específicamente en la incidencia geopolítica, de la construcción del canal interoceánico, la inversión en Latinoamérica.

1.5.2 Temporalidad de estudio.

Del año 2012 hasta el 2016 en un periodo de hechos científicos de 4 años,

1.5.3 Ámbito geográfico.

La investigación se realizara en Guatemala con apoyo en el territorio de Nicaragua.

1.6 Metodología:

1.6.1 Métodos

Esta investigación se llevara a cabo mediante el uso de la siguiente metodología, donde se podrá describir a través de ellas el objetivo de la construcción del canal en Nicaragua.

Dialéctico: abordar la realidad social como un todo dinámico en el que cada uno de sus componentes está condicionando e influyendo a los demás al tiempo que es condicionado e influido por el consorcio KHND. Supone investigar relaciones entre los fenómenos que proporcionar medios para generar poder entre las naciones, no en términos de causa y efecto, sino en términos de una dinámica generativa entre contrarios. Cada fenómeno de la realidad lleva implícita su propia contradicción y, por tanto, la nueva realidad que emane de la construcción del canal, reforzando algunas de sus características fundamentales y superando también algunas de sus carencias básicas. (Calduch, 1981)

La necesidad de una nueva ruta de transporte hace que el territorio de Nicaragua sea el idóneo para crear y realizar mejoras de navegación, como al país en su desarrollo y relaciones amistosas con el resto del mundo.

Histórico: se realizara la revisión de por qué se han realizado varias propuesta de un canal interoceánico en Nicaragua a través de la historia, ya que este Hecho contiene una trayectoria desde hace muchos años, como lo son los momentos claves hasta la actualidad con la creación de la comisión de trabajo del Canal (CDT).

Analítico: Se realizara un análisis de las causas que generan la necesidad de un nuevo canal interoceánico en Centro América a si mismo las consecuencias y efectos que ocasionara en las relaciones internacionales.

Inductivo: se estudiaran las premisas desde lo particular para obtener conclusiones generales, se observara los hechos del proceso de obtención de la construcción del canal en Nicaragua.

1.6.2 Técnicas.

Técnica de investigación documental: Durante los procesos de investigación se recolectara información a través de libros, tesis, revistas, periódicos, informes, ensayos, estadísticas, fuentes electrónicas, etc. Que fundamenten el estudio de la construcción de un canal interoceánico para cumplir con los objetivos establecidos en la investigación.

Entrevistas: visión y opinión de expertos relacionados con el comercio, desarrollo sostenible, e inversión en naciones de Latinoamérica donde representan una opinión verídica del estudio que se realizara.

Entrevista Mixta: Se realizara el uso de la entrevista mixta dirigida a personas especializadas en el tema, para conocer más sobre el progreso de la construcción del canal y las alternativas, opiniones del sistema político internacional con alternaciones de interrogantes estructurales y espontaneas.

Muestreo al azar sistemático se buscara que aparezcan detalles a toda escala de posibilidades para detallar con más claridad los procesos que lo fomentan.

1.6.3 Instrumentos.

Los instrumentos a utilizar en la investigación son.

1.6.3.1 Ficha Bibliográfica y Hemerográfica.

Se realizara en el uso de las mismas para mantener un control y registro de los libros, revistas y periódicos a consultar.

Guías: son parte complementaria de información, brindando una orientación lógica de los hechos y sucesos que desarrollo la construcción del canal interoceánico.

Documentos: entre ellos ensayos, revistas noticias de Periódicos, informes donde se describe el rumbo de los acontecimientos que entorna la inversión en Latinoamérica con la el mega proyecto y las relaciones que se están adquiriendo con este proceso.

Leyes o decretos establecidos por los gobiernos para el manejo de la inversión y desarrollo del país.

Blog en internet donde se plasma la opinión de la sociedad como de especialistas en el tema de manera positiva o negativa.

Medición es el vincular conceptos abstractos con indicadores, mediante clasificación de información para reunir requisitos de confiabilidad y valides que respalden la investigación.

1.7 Aspectos teóricos.

Se consideraron las siguientes teorías conceptuales que complementen elementos en geopolítica, desarrollo internacional, inversión, relaciones de poder, y relaciones económicas entre naciones, que contienen los posibles elementos y causas de suma importancia para los objetivos de la investigación.

1.7.2 Elementos teóricos.

1.7.2.1 Teoría de la modernización.

En una teoría especial del cambio social, donde el cambio más observable es una transmutación de un tipo de sistema político a otro, definidos por dos polos opuestos y actitud. (Robert Inglehart, 1972)

El desarrollo político es un procesos de estadio de las relaciones entre el estado y organismos que buscan invertir, demostrando que las sociedades modernas son más productoras así como es China, al establecer aspectos estructurales que fomentan una mejor relación entre las políticas y la integración, debido a los intereses que están en funcionamiento y control del canal interoceánico las instituciones que conforman el consorcio KHND aplicaran la teoría basándose en las necesidades del país.

1.7.2.2 Teoría de la dependencia.

Para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario el control de la tasa de cambio monetario y el estudio y análisis de las políticas fiscales que en lo monetario, la promoción de un papel gubernamental más eficiente en condiciones de desarrollo nacional, creación de una plataforma de inversión, el ingreso de capitales externos con lineamientos de desarrollo nacionales, promoción de una demanda interna de los mercados para la consolidación de la industria en Latinoamérica, estrategias para el incremento de sueldos laborales, modificación del seguro social con base en la eficiencia, y desarrollo de estrategias nacionales en el modelo de importación para la protección del producto nacional al imponer las cuotas y tarifas de los mercados externos. (Prebisch, 2001)

1.7.2.3 Teoría de los sistemas mundiales.

Sistema mundial es el estudio de mecanismos financieros desde la parte interna y externa donde las variaciones de la economía, desarrollo e inversión financiera, social y política mantienen los estándares de interés entre las naciones del centro y la periferia,

demostrando la necesidad de mantener y establecer relaciones que den facilidades a los intereses económicos. (Calduch, 1981)

La consideración de mecanismos de comercio propone tracciones directas, que son las que tiene un impacto mayor, e inmediato sobre el país, y las transacciones comerciales indirectas son el comercio a futuro, especulaciones en el costo del transporte, combustibles.

El desarrollo de nuevas condiciones para elevar los estándares de vida, los elementos que van a fomentar las relaciones entre los sistemas y el canal interoceánico que harán el sistema financiero, el intercambio comercial que estaba pendiente de influencia, y las nuevas actividades en la economía capitalista mundial.

1.7.2.4 Teoría del Poder Marítimo en la actualidad.

Ahora mucha gente que piensa que el “poder marítimo” es un término del pasado. Pero esto no es cierto, ya que por ejemplo China, está aumentando sus intereses navales y marítimos desde hace unos años. Rápidamente está desarrollando y adquiriendo de otros países una marina capaz de promover tales actividades. No solamente busca asegurar sus gastos energéticos, sino lograr objetivos de seguridad más amplios. (Mahan, 1898)

La actual estrategia marítima de China tiene sus raíces en los EE.UU., la nación que China parece percibir como su rival estratégico clave, particularmente en la teoría del "poder marítimo". (Mahan, 1898)

En La influencia del poder marítimo en la historia, publicado en 1890, Mahan argumentó que el “poder marítimo y el desarrollo económico estaban profundamente interrelacionados”. Solo la capacidad de proteger el comercio y proyectar el poder a través del mar puede asegurar la vitalidad de este nexo. (Mahan, 1898)

1.8 Marco Conceptual.

El aprendizaje por descubrimiento, es la incursión que se realiza para descubrir la reglas del proceso de construcción del Canal interoceánico de Nicaragua para realizar el estudio del mismo por consiguiente se empleara el ámbito legal, con el análisis de las leyes, que regirán la construcción del mega proyecto.

La geopolítica, “es una ciencia que pretende fundar la política nacional o internacional en el estudio sistemáticos de los factores geográficos, económicos, culturales y religiosos”. (Lengua, 2000, pág. 101)

Trata aspectos con relación geográfica y políticos de una región, haciendo que la incidencia geopolítica en la construcción del canal interoceánico en Nicaragua, sea el ejemplo de las relaciones entre los Estados, con intereses económicos en elementos que benefician a las partes y el fin de generar capital. El efecto medio ambiental generara una presión en la viabilidad del canal, destrucción de las condiciones del país desestabilizando el ecosistema de la región siendo el principal afectado el lago Cocibolca. El estudio podrá dar un panorama más claro de la implicación del canal interoceánico y sus ejes, política, social, cultural y económica, con la inversión internacional, del consorcio Hong Kong Nicaragua Canal Developmen (HKND).

Como la geopolítica es una variable dependiente, se define de los factores geográficos del Estado como es la Capacidad de brindar una concesión de territorio por 50 años de los cuales pueden aumentar si lo desean las partes, la relación de expropiación de terreno necesario para la construcción de trayecto del canal a través del acuerdo marco de concesión e implementación de construcción del canal Interoceánico. (HKND GRUP, 2014)

Es una ciencia que trata de la dependencia de los hechos políticos con relación al suelo, por lo que la empresa constructora HKND es una nueva ventana de oportunidades que pretende estar abierta para Nicaragua, tratando de proporcionar las armas para la acción política cuyos principales medios son la ley 800 del régimen jurídico del gran canal interoceánico. (HKND GRUP, 2014)

1.9 Marco legal

1.9.1 Abordaje Teórico.

La necesidad del análisis científico en la incidencia geopolítica, basándose en la construcción del canal interoceánico de Nicaragua, se abordara en la problemática que causa la inversión multimillonaria del consorcio HNKD. Por otro lado la experiencia de obras de este tipo de repercusión mundial, hacen que resalten los elementos en la seguridad como en los recursos técnicos y financieros disponibles, exigiendo que se hagan cuestionamientos enfocados en la incidencia en la construcción del gran canal interoceánico en Nicaragua. El interés por obtener un nuevo canal en la región ya teniendo uno como lo es el canal de Panamá.

El consorcio HNDK Grupo es una empresa internacional privada de desarrollo de infraestructura, con sede en Hong Kong y con oficinas en Managua, la capital de Nicaragua. HKND Grupo cuenta con una amplia experiencia en desarrollo de infraestructura y gestión de construcción. (HKND GRUP, 2014)

HKND Grupo se ha comprometido a actuar según las mejores prácticas internacionales en materia de transparencia y rendición de cuentas. En colaboración con el Gobierno de Nicaragua, HKND Grupo se centra en el desarrollo del Gran Canal de Nicaragua y Proyecto de Desarrollo, un importante proyecto de infraestructura con el potencial para transformar el comercio mundial y hacer de Nicaragua un eje importante para el transporte y la logística.

El origen de la concesión al consorcio inicia una incidencia política y diplomática que comprende el proceso del canal, la vinculación con hechos internacionales como los tratados de libre comercio, planes de desarrollo, protección del medio ambiente y las relaciones bilaterales entre los países que conforman el consorcio de Hong Kong.

El interés de invertir en Nicaragua desarrollo la realización del tratado marco de concesión del canal interoceánico al consorcio, Hong Kong Nicaragua Canal Developmen,

(HNKD). Se Analizara de qué manera se llegó a realizar el tratado que beneficia al consorcio HNKD. Cuáles son las leyes que rigen al Estado de Nicaragua en el cumplimiento o incumplimiento del tratado.

El establecimiento de la ruta que se creara para el trayecto del canal modificara el relieve del país desde la Costa Atlántica al Océano pacifico, las transformaciones que sufrirá el Medio Ambiente de la región, las relaciones políticas del Estado con el resto de mundo, las relaciones comerciales. El papel de las relaciones diplomáticas entre las partes que lo originan a través de la creación de la ruta interoceánica en el país. Por lo que la construcción del canal interoceánico es el proyecto de infraestructura más ambicioso no solo en el país sino en el Continente donde la ruta pasara por el Lago de Cocibolca y ríos adyacentes, desembocadura de Rio San Juan que dividirá al país en dos, para dar origen a la innovación, económica, política, comercial y de integración en el país.

El proyecto integrado del Gran Canal de Nicaragua incluirá los siguientes 6 sub-proyectos: Canal (incluyendo las esclusas), dos Puertos, una Zona de Libre Comercio, Centros de Vacaciones, un Aeropuerto Internacional y varias carreteras. Además, habrá la construcción de una central eléctrica, fábrica de cemento y otras instalaciones relacionadas para garantizar la finalización con éxito del Canal dentro de 5 años.

La creación de un amplio espacio para la integración y no solo regional, extendiéndose a nivel internacional, desarrollando un planteamiento extenso en temáticas económicas, expansionistas, capitalistas, estratégicas, entre otras. (Humboldt, 2014, pág. 25)

El canal interoceánico es una ruta marítima con vías fluvial que conecta a diferentes países a través del océano con accesos temporales para la exportación e importación económica, comercial, turística, política o de ayuda humanitaria entre las naciones del mundo. Por lo que en la temática de investigación se abordaran perspectivas, conceptuales, etnográficas y exploratorias, para analizar el proceso de inversión en Latinoamérica desde el ámbito internacional, el cómo se llegó a realizar el convenio del nuevo Canal Interoceánico en Nicaragua.

El ámbito legal se analizara la Ley 800 de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua que brinda la concesión de construcción de canal en Nicaragua al consorcio Hong Kong Nicaragua Canal Developmen (HKND), que otorga funciones como:

- El resguardo de los intereses supremos nacionales del Estado de Nicaragua representado en todo lo concerniente al Canal de Nicaragua. (NICARAGUA, 2012)
- Participar en la formación, generación, uso y conservación de los recursos hídricos, suelos, las especies de flora y fauna, de la cuenca hidrográfica del Gran Canal de Nicaragua, supervisando su administración y mantenimiento. (NICARAGUA, 2012)
- Participar en el manejo del área geográfica, de influencia, autorizar las actividades permisibles y prohibir o restringir las actividades incompatibles. (NICARAGUA, 2012)
- Determinar en base a estudios especializados las propiedades que serán afectadas por la construcción de El Gran Canal de Nicaragua, observando para ello lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y leyes vigentes. (NICARAGUA, 2012)

Crear las condiciones requeridas para la preparación técnica y profesional del personal necesario para la construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua, en coordinación con las Universidades y el Ministerio de Educación (Nacional, 2013)

1.9.2 Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo.

El acuerdo marco de concesión e implementación con relación a, el Canal de Nicaragua y Proyectos de desarrollo, publicado el 17 de junio 2013 en el diario oficial la Gaceta, entre el gobierno de la republica de Nicaragua representado por el presidente Daniel Ortega Saavedra y la empresa HK Nicaragua Canal Development Investment CO. Limited representada por el Sr, Wang Jing director a cargo, entablan negociaciones para llegar al entendimiento de un acuerdo de cooperación, para establecer las disposiciones que se deben

emprender así como las acciones a realizar para dar origen a el desarrollo y cooperación, para lograr un Canal Interoceánico y los Sub-Proyectos de infraestructura para el País y la Región, explicando algunos elementos que harán de mayor utilidad la investigación como son:

- ❖ Declaraciones y garantías.
- ❖ Escritura de Cooperación.
- ❖ Fase temprana de desarrollo.
- ❖ Compromisos y recomendaciones.

1.9.2.1 Declaraciones y garantías.

Declaraciones y garantías del Gobierno, La autoridad de la comisión.

Las partes como la autoridad, la comisión y el gobierno aseguran al patrocinador que es HKND, así como a cada uno de los inversionistas que toda afirmación realizada por el gobierno Nicaragüense es real y de carácter verdadero en la actualidad así como en el transcurso del presente cuerdo entre las cuales destacan:

El pleno poder y autoridad para celebrar y cumplir con sus obligaciones en virtud del presente acuerdo.

El presente acuerdo ha sido debidamente autorizado, suscrito y otorgado y constituye obligaciones legales, validas, vinculantes y exigibles de acuerdo a sus términos.

Ninguna demanda, acción o procedimiento legal arbitral o administrativo que pudiera afectar la validez o exigibilidad del presente Acuerdo o de su capacidad para cumplir sus obligaciones en virtud de este Acuerdo se encuentra pendiente.

La suscripción, otorgamiento y cumplimiento de sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo han sido debidamente autorizadas a través de las acciones necesarias y no

requieren o requerirá ningún consentimiento, salvo el que se ha obtenido y está en pleno vigor y efecto.

Se determina como violación cualquier incumplimiento, de contrato de préstamo o crédito, concesión o contrato similar, arrendamiento donde los activos o propiedades de esa persona pudiera ser afectados del cual resultara en un cambio material adverso en la capacidad de incumplir sus obligaciones en virtud del presente acuerdo.

Se requiere la creación o imposición de cualquier garantía, siempre que este contemplada en este Acuerdo con respecto a propiedades que pertenecen actualmente a cualquier afiliado, así como al imposición o creación que se podría considerar como un cambio adverso en la capacidad de la persona para cumplir sus obligaciones.

Ni la Autoridad, el Gobierno, la Comisión tienen inmunidad contra procesos legales o jurisdicción en base a la soberanía, y si lo tuvieran, la Autoridad, la Comisión, y el gobierno lo han renunciado irrevocablemente. (INTEROCEANICO, 2013)

1.92.2 Declaración y garantías del HKC e Inversionistas.

La empresa HKC así como los inversionistas representan y garantizan la autoridad, la Comisión y el Gobierno:

Este se encuentra debidamente constituido gracias a las leyes que rigen Nicaragua, con respecto a HKC, teniendo plenos poderes y capacidad corporativa para suscribir y cumplir obligaciones según el presente acuerdo, esto facilita la manera en que se darán las relaciones y la línea de direccionamiento del proyecto. (INTEROCEANICO, 2013)

El acuerdo marco de concesión e implementación con relación a, el Canal de Nicaragua y Proyectos de desarrolla ha sido debidamente autorizado, suscrito y otorgado, y constituye una obligación legal, valida y vinculante, exigible según sus disposiciones.

Se explica que ninguna demanda, acción o procedimiento legal, arbitral o administrativo que pudiera afectar la validez o exigibilidad del presente acuerdo de adhesión

fuera aplicable, o su capacidad de cumplir con sus obligaciones en virtud de este acuerdo. (INTEROCEANICO, 2013)

1.9.2.3 Escritura de Cooperación.

Tanto la Autoridad y HKC confirman y reconocen que, la escritura de Cooperación continuara en pleno vigor y efecto, y ninguna disposición del presente Acuerdo perjudicara, modificara o Afectara ningún derecho, beneficio u obligación de la autoridad del HKC en virtud de la escritura de Cooperación o el Memorándum de entendimiento (MoU), siempre que dicho derecho, beneficio u obligación sea un derecho, de cualquier parte del presente acuerdo así como del acuerdo de accionistas, en ese caso el derecho, beneficio u obligación subsistirá en base al presente Acuerdo y se considerara que ha terminado y ha dejado de ser exigible según la escritura de Cooperación o el MoU según se da el caso, independientemente de si los términos y condiciones asociados con ese derecho, beneficio u obligación sean diferentes de este Acuerdo o del Acuerdo de Accionistas. (INTEROCEANICO, 2013)

Lo anterior indica que la escritura firmada y reconocida por el gobierno de Nicaragua y la Empresa HKC está activa siempre y por lo que la vuelve vigente, haciendo que los acuerdos y MoU, no se afecten siempre y cuando los beneficios sean mutuos, cuando no se viole ninguna disposición, u obligación.

1.9.2.4 Fase temprana de desarrollo

Opinión legal.

Se hace referencia que en un plazo no mayor de 30 días, posteriores a la fecha efectiva, el gobierno deberá entregar al Patrocinado Original una opinión legal emitida por el Procurador General de la República en forma y manera que fuere satisfactoria para el Patrocinador HKN en el que se confirme que las declaraciones y representaciones de la Autoridad, la Comisión y el Gobierno contenidas en la Cláusula 2.1 donde indica que la autoridad, la comisión y el gobierno, declaran y garantizan el patrocinador original y a cada uno de los inversionistas que las anteriores afirmaciones son verdaderas y seguirán siendo

verdaderas en toda la vigencia del Acuerdo, y son Verdaderas a la fecha que se emitió la referida opinión legal. (INTEROCEANICO, 2013)

Acuerdo de concesión e Implementación de Sub-Proyecto.

La comisión se compromete a reunirse y negociar de buena fe con cualquier patrocinador dentro de los 7 días de la entrega de una solicitud de dicho patrocinador para sostener una reunión cuyo propósito sea que el Gobierno suscriba una o más Acuerdos de Concesión o Implementación de Sub-Proyectos con el patrocinador tan pronto fuere posible , y en cualquier caso dentro de los 30 días de la entrega de la solicitud, y en términos y condiciones en la forma que el patrocinador requiera, siempre y cuando dichos términos, condiciones sean consistentes con las disposiciones de este Acuerdo. (INTEROCEANICO, 2013)

El Gobierno de Nicaragua se ve en la necesidad de entablar negociaciones con HKN para garantizar la inversión y relación armoniosa del proyecto y sub-proyectos venideros por el patrocinador siempre y cuando cumplan con el periodo de solicitud.

Se compromete a otorgar en el acuerdo de Concesión e implementación de Sub-proyecto al patrocinador, todos los derechos, recursos, privilegios y condiciones que no sean menos favorables al patrocinador que los derechos, recursos y protecciones de este patrocinador protecciones según Cada Acuerdo. (INTEROCEANICO, 2013)

Se establece el compromiso en cada Acuerdo de concesión e implementación de Sub-proyecto que a solicitud del patrocinador correspondiente, a ejecutar sus derechos, recursos, privilegios y protecciones según Acuerdo de Concesión e Implementación de Sub-proyectos. (INTEROCEANICO, 2013)

Acciones Previas al Cierre Financiero de Sub-proyecto.

Para cada Sub-Proyecto, posterior a la entrega de la opinión legal a la que se hace referencia en la Cláusula de Opinión Legal, así como la realización y revisión de un estudio

inicial de viabilidad de Sub-Proyecto realizado por el patrocinador correspondiente a entera satisfacción:

- A) Dicho patrocinador llevara a cabo estudios de viabilidad adicionales, encuestas, de línea central, si fuera aplicable, técnico, evaluaciones de riesgo ambiental, informes de mercado y otros estudios, así como diligencias, evoluciones y o informes de dicho patrocinador que considere necesario o deseable cada cierto tiempo con el fin de evaluar dicho proyecto.
- B) HNK patrocinador, la Autoridad, la Comisión y el Gobierno realizaran todas las gestiones razonables posibles para garantizar el avance de dicho Sub-Proyecto y subsecuente lograr la fecha de Operación Comercial, si fuere aplicable de manera expedita y económicamente deseable, incluyendo, con respecto al Gobierno, brindar acceso razonable a cada Entidad Clave, sus asesores y representantes a cada sitio y persona que sea necesario o conveniente contemplar en función de tareas mencionadas previas al Cierre Financiero de Sub-proyecto, entre otras cosa, el progreso de todos los demás Sub-Proyecto que cumplan sus respectivas Fechas de Operación Comercial ya sea simultanea mente o antes de la fecha de Opresiones Comerciales de uno o más Sub-proyectos, Incluyendo la Cooperación de buena fe para garantizar que lo descrito sea razonablemente posible.
- C) Se pretende dar ejecución y puesta en vigencia con bases de un Acuerdo de Concesión e implementación en Función de Sub-proyectos.
- D) También se dará el Acuerdo, ejecución y Puesto en vigencia, en términos Comerciales razonables de todos los Documentos de Financiación. (INTEROCEANICO, 2013)

Todos los compromisos con respecto a la Comisión, el otorgamiento de los Sub-Proyecto establecido por las partes quedara otorgado a su debido tiempo mientras se cumplan con tos lo anteriormente establecido en la Fase Temprana de Desarrollo.

1.9.2.5 Compromisos y Reconocimientos Adicionales.

Compromisos y Reconocimientos del gobierno Autoridad y comisión.

Cuando el cumplimiento de una obligación expresada se convierte en una obligación adquirida por el Gobierno de Nicaragua en virtud o de conformidad con el presente acuerdo se declara una obligación que la Comisión debe llevar a cabo según la Autoridad que se le ha brindado en virtud de la ley o cualquier entidad; por lo que la Comisión se compromete a realizar toda obligación de conformidad con las disposiciones del MAC, (INTEROCEANICO, 2013)

La autoridad, el Gobierno y la Comisión se comprometen que ninguna otra entidad gubernamental excepto cortes y tribunales quieran impugnar la validez o aplicación de ninguna disposición de este Acuerdo en relación con, o sobre la base de un reclamo de que algún acto ilícito o pago de la misma ha sido realizado o pagado, según sea el caso, esto se refiere a que terceros no pueden intervenir en la vigencia, efectos de asegurar la ejecución de del Acuerdo. (INTEROCEANICO, 2013)

El Gobierno de Nicaragua procurara que la Autoridad, Comisión y cada entidad Gubernamental asuma todas las acciones necesarias en base al Acuerdo, y no cumplirse el único responsable será el Gobierno por el fracaso en procurar dichas acciones.

El gobierno se ve obligado en hacer todo lo posible para garantizar que ninguna entidad Gubernamental tome una acción que sea inconsistente con las disposiciones de cualquier documento Primario. (INTEROCEANICO, 2013)

Compromisos y recomendaciones de las partes.

Cada parte se compromete a no impugnar la validez o ejecución de cualquier disposición del presente Acuerdo sea o no una cuestión de legislación Nicaragüense u otra.

En caso de cualquier reclamo o impugnación presentada por cualquier Parte en violación a la Cláusula de Compromiso, dicha Parte deberá indemnizar (y mantener indemne) y mantener a la otra Parte indemne de y contra todas las Pérdidas en la que la otra Parte

(inclusive). Hubiese incurrido o surgido en relación condicho reto (incluyendo todas las Pérdidas incurridas razonablemente como resultado de la sedimentación o la defensa de dicha impugnación). (INTEROCEANICO, 2013)

Cada Parte acuerda y reconoce que la Comisión deberá, en la medida permitida por las Leyes, tener derecho de realizar cualquier obligación o ejercer cualquier derecho del Gobierno en virtud del presente Acuerdo en nombre del Gobierno, y cada Patrocinador podrá confiar y será responsable de actuar sobre cualquier notificación, documento, instrucción o petición que le fuere facilitada por la Comisión, como si tal notificación o información hubiere sido proporcionada por el Gobierno.

Capítulo II

2. Antecedentes al Nuevo Canal Interoceánico de Nicaragua.

La historia menciona la idea de crear un canal de navegación en Nicaragua, que acortaría la distancia marítima entre países, iniciando el precedente en la época colonial Española, con el descubrimiento de una ruta que pasaría por el Río San Juan haciendo un trayecto para barcos más ágil, la construcción se realizaría en el nacimiento del lago de Nicaragua y desembocaría en el mar Caribe, con la realización del canal interoceánico en el territorio Nicaragüense proyectaría un poder económico poderoso y con mayor flujo de dinero en la región.

Ya que la idea de un canal interoceánico haría que el descubrimiento del Nuevo Mundo y las rutas entre Asia, Europa, Oriente y América se acortaran dando paso a mejorar el comercio transfronterizo.

- ❖ de Bluefields a río Escondido y de ahí a un canal artificial al lago.
- ❖ de Punta Gorda al Río Punta Gorda y de ahí a un canal artificial al lago.
- ❖ de San Juan del Norte al Río San Juan y de allí al lago.

Un canal artificial cortaría el Istmo de Rivas (su punto más bajo está a 56 msnm) y alcanzaría el océano Pacífico en San Juan del Sur.

En 1826 cuando promulga la Constitución del Estado de Nicaragua señala en uno de sus artículos, el 81 que una de las funciones de la Asamblea es abrir camino y canales de comunicación.” (1971), 2013)

El 29 de marzo de 1830, por Acuerdo de la Asamblea Legislativa del Estado de Nicaragua, solicita a las autoridades de la federación su traslado a Nicaragua, para promover la construcción del Canal por Nicaragua. (1971), 2013)

El 19 de septiembre de 1833, se da el Acuerdo de la Asamblea Legislativa, donde plantea la necesidad de tomar todas las consideraciones pertinentes, para la apertura de un canal por Nicaragua. (1971), 2013)

El 10 de diciembre de ese mismo año, se da la concesión a una sociedad de capitalistas de Holanda, para construir el canal y bajo la protección del Reino de los Países Bajos. El 20 de diciembre de 1833, se aprueba el decreto de la Asamblea Legislativa donde se aprueba el plan presentado al gobierno por el señor Pedro Rondó un francés para establecer una comunicación a través del Puerto de San Juan del Norte, y el Puerto de El Realejo. Se supone que la ruta era San Juan del Norte Río San Juan-Lago de Nicaragua-Managua, hasta el Realejo. A continuación el Decreto de 10 de diciembre. (Humanidad, 1985)

Ilustración 1. Tendencias de la cobertura del canal Interoceánico de Nicaragua.



Fuente: página web estrategiamegocios.net, incertidumbres financieras.

2.1 Aspecto Histórico-jurídico sobre el canal Interoceánico de Nicaragua (1826-1971).

En la Discusión del Dictamen de la Ley de Régimen Jurídico de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y de Creación de la Autoridad del Gran Canal de Nicaragua, el presidente de la Asamblea Nacional, Ing. René Núñez Téllez, indico:

“Quiero dar una información del trabajo elaborado por el Digesto Jurídico acerca de la cronología de las intenciones de construir un canal por Nicaragua; Empezando desde 1826 cuando se da la Constitución del Estado de Nicaragua y señala en su artículo 81 que una de sus funciones de la Asamblea en este caso es abrir camino y canales de comunicación.” (1971))

El 29 de marzo de 1830, según Acuerdo de la Asamblea Legislativa del Estado de Nicaragua, solicita a las autoridades de la federación su traslado a Nicaragua, para promover la construcción del Canal por Nicaragua promoviendo un proceso de creación en función del canal. (1971), 2013)

La solicitud de promover un canal por Nicaragua era la idea esperada, para poder obtener desarrollo en el país y con ayuda de otros países, el crear un canal en la región era la mejor manera de incrementar las relaciones comerciales entre los países, iniciando con la modificación de las nuevas leyes que se estaban creando para beneficio de la nación.

El 19 de septiembre de 1833, se da el Acuerdo de la Asamblea Legislativa, donde plantea la necesidad de tomar todas las consideraciones pertinentes, para la apertura de un canal por Nicaragua, de esa manera el 10 de diciembre de ese mismo año, se da la concesión a una sociedad de capitalistas de Holanda, para construir el canal y bajo la protección del Reino de los Países Bajos. (1971), 2013)

A los cuatro meses después de brindar la concesión, el 20 de diciembre de 1833, se aprueba un decreto de la Asamblea Legislativa donde se acepta el plan presentado al gobierno por el señor Pedro Rondó un francés para establecer una comunicación a través del Puerto de San Juan del Norte, y el Puerto de El Realejo que supone que la ruta era San Juan del Norte-

Río San Juan-Lago de Nicaragua-Managua, hasta el Realejo para declarar que era el único recorrido factible en la región donde iniciarían los procesos de construcción. (1971), 2013)

El 28 de septiembre de 1838, se da el decreto de la Asamblea Constituyente donde Autorizan el plan aprobado, al año siguiente el 24 de mayo de 1839, se da el decreto de la Asamblea Legislativa ampliando las facultades dadas al señor Rondó. (1971), 2013).

El primer intento de construcción no se llegó a realizar debido que no se obtuvo el interés económico necesario para realizar la inversión en el territorio.

El 19 de abril de 1850, se da el Tratado Clayton-Bulwer que tiene como propósito neutralizar la concesión dada a Vanderbilt para construir un canal por Nicaragua y poder utilizar el paso Río San Juan-Lago de Nicaragua-Istmo de Rivas, al otro lado de los Estados Unidos, el objeto del Tratado Clayton-Bulwer, es garantizar que ni Estados Unidos ni Inglaterra por su lado construirían un canal por Nicaragua y que si se hace, sería bajo el auspicio de ambos. (1971), 2013)

El 21 de febrero de 1868, se da un Tratado de Amistad, comercio y Navegación entre Estados Unidos y Nicaragua con el objeto de hacer arreglos para buscar la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico a través del Río San Juan. (Humanidad, 1985)

Provocando se realice el Contrato de Canal Marítimo Interoceánico celebrado en París, por el Ministro de Relaciones Exteriores de Nicaragua para construir un canal poniendo de nuevo al país como la opción idónea para mejorar las rutas de navegación entre las naciones, agilizando la distribución del comercio y relaciones entre naciones. (Humanidad, 1985)

Estableciendo un decreto que favorece a los países miembros, el 10 de diciembre de 1833 donde autoriza al gobierno para que concurra con las otras repúblicas de Centroamérica, a garantizar que los productos netos del Canal de Nicaragua no bajarán anualmente del 3% del capital invertido.

2.2 El Tratado Zavala Felinwinsen

El 1 de diciembre de 1884, se da el Tratado donde el artículo 1 señala “que el canal será construido por los Estados Unidos de América poseído por ellos en Nicaragua y manejado como se estipula según los convenios.” ahí se indica que habrá una alianza perpetua de los Estados Unidos de América y la República de Nicaragua y que los primeros convienen en proteger la integridad del territorio de la segunda. Este Tratado fue rechazado por el senado de Nicaragua porque estaba todavía vigente el Tratado Clayton-Bulwer. (1971))

Ilustración 2 Estampilla que cambio el destino de una Nación



Fuente: página web, Sociedad filatélica de Panamá.

El sentimiento popular de ganar y la Comisión estratégica Walker estaban en favor de un canal por Nicaragua, moviendo influencias en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos para fomentar la necesidad de tener una ruta de paso naviera en otro país pero con dominio absoluto, Casi al mismo tiempo la Compagnie Nouvelle realizó una reunión con los accionistas en París, temiendo perder el trato que habían propuesto a los estadounidenses, adscribieron un nuevo valor de \$40,000,000 a sus propiedades en Panamá. Este resultó ser el valor que habían adjudicado los estadounidenses a las propiedades. El Almirante Walker fue citado diciendo que “Esto puso las cosas en una nueva perspectiva”.

La ruta por Panamá, por razones técnicas ya proporcionadas en los informes técnicos. La vía acuática por Panamá sería más corta, más recta, requeriría menos tiempo para transitar,

menos esclusas, tendría mejores puertos, ya contaba con un ferrocarril y su operación sería más barata. (Panama, 2017)

La presentación de Hanna ante el Senado fue impresionante, pero no lo suficiente como para influenciar el número de votos requeridos. Pero fue Bunau-Varilla quien dio un giro a la situación. Envío una carta a cada senador con una estampilla de un centavo que mostraba el territorio nicaragüense.

El famoso volcán Momotombo aparecía al fondo en plena erupción. La estampilla claramente señalaba las diferencias entre ambos países – uno con volcanes activos y el otro comparativamente estable. (Duarte, 1936)

El 19 de junio de 1902, el voto del Senado favoreció la ruta del canal por Panamá con una diferencia de tan solo ocho votos. (Panama, 2017)

Fue importante el hecho que prevaleció el punto de vista técnico y de ingeniería al no realizar la construcción por Estados Unidos a principios del S. XX. Dando pauta a una nueva oportunidad para el desarrollo en Nicaragua y la necesidad de leyes y normas que regulen obras de esta magnitud.

Al pasar 186 años de la primera propuesta, el gobierno brindó la concesión del territorio para la construcción del canal interoceánico al consorcio Chino HKND Group, las leyes que ofrecen beneficio de la inversión al país son la ley 840, ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente a el canal, zonas de libre comercio e infraestructura asociadas, donde establece describir el proyecto, del canal interoceánico en Nicaragua, y sus facilidades en el comercio turismo, y economía, así como las políticas de construcción, infraestructura, políticas de circulación que harán incrementar el deseo de un estudio del proceso de político del canal (HKND GRUP, 2014, pág. 4)

2.3 Descripción del proyecto.

El proyecto del Gran Canal de Nicaragua tiene un significado importante para Nicaragua. Dicho proyecto puede reducir en gran medida la distancia desde los países de Asia a Norteamérica, a la costa este de Sudamérica y a los países de Europa. Asumirá el 5% del transporte de la totalidad del comercio mundial, lo cual representará enormes beneficios económicos para Nicaragua. Con la duplicación del PIB nacional, Nicaragua se convertirá en uno de los países más ricos de América Central.

Así mismo, van a participar de forma directa en la construcción de este proyecto más de 50,000 trabajadores. En la etapa de operación, se van a generar más de 200,000 empleos.

Los principales Su-proyectos son:

- ❖ Canal Interoceánico (Esclusas incluidas)
- ❖ Puertos.
- ❖ Zona de Libre Comercio.
- ❖ Complejos turísticos.
- ❖ Aeropuertos
- ❖ Carreteras

Canal: El trayecto que cruzara todo el territorio Nicaragüense de Este a Oeste es de 27 km Aproximadamente, con un tramo de 105km en el Lago de Nicaragua.

Puertos: Se esperaba la construcción de un puerto por cada lado del canal tanto del Pacifico como del Caribe y se determinó que iniciara la obra del lado del Pacifico.

Zona de Libre Comercio: Se construirá y desarrollara con el apoyo del puerto, ocupando un área de 34.56km²

Complejo turístico: se generara más empleo a través de la necesidad de personal de construcción y gestión durante el periodo de construcción espacio de construcción 6.94km².

Aeropuerto: será uno en Rivas de una pista.

Carreteras: Se recuperara la red vial cortada por la construcción, y conectara a los Sub-Proyectos, entre las cuales 4 clases, autopistas, carretera principal, carretera secundaria y vía colectora.

Al mismo tiempo, a fin de garantizar el suministro de materias y energía durante la ejecución del proyecto y la operación del mismo, HKND ha sugerido los Sub-Proyectos de Plantas de Electricidad, de Acero y de Cemento, etc. los cuales están en proceso de estudio de factibilidad.

2.4 Leyes creadas por el Estado de Nicaragua para la construcción del canal.

2.4.1 Acuerdo Marco de Concesión e Implementación.

El Acuerdo Marco de Concesión e Implementación desde el 5 de junio del 2013, ha trabajado arduamente para atraer el capital y los consentimientos necesarios para efectuar la construcción del canal de Nicaragua y los proyectos de Desarrollo haciendo que resulte en una transformación sostenible de la economía. (INTEROCEANICO, 2013)

Se ha realizado diferente esfuerzo donde a Autoridad demostró que el socio más idóneo es HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited. Ya que es el que lograra alcanzar los objetivos con relación al proyecto, por lo que a partir del 31 de octubre del 2012 se establecen las negociaciones exclusivas entre las partes con respecto al proyecto e infraestructura.

Su función es realizar sus mejores esfuerzos para procurar que cada otra parte, ejecute el MCA, así como adoptar las medidas necesarias para suscribir acuerdos, instrumentos o HK documentos necesarios con el fin de dar plena vigencia a las disposiciones ya establecidas, entre La Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited y Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A.

2.4.2 Contextualización de la ley 800, ley de régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y de creación de la autoridad del gran canal interoceánico.

La ley del régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y creación de la autoridad del gran canal interoceánico de Nicaragua en su Artículo 1 explica que su primer objetivo es crear el Régimen jurídico del Gran canal así como crear la entidad denominada Autoridad de el Gran Canal interoceánico de Nicaragua, que representara al Estado de Nicaragua en la creación y conformación de una empresa que realizara la construcción y operación de el Gran Canal de Nicaragua. (NICARAGUA, 2012)

El interés supremo nacional del proyecto, Gran Canal incluye los necesarios estudios, diseños, construcción y operación, el gran Canal de Nicaragua constituye un patrimonio de la Nación y por su naturaleza tendrá características de total Neutralidad y de servicio público internacional, y cuyo funcionamiento no podrá interrumpirse por causa alguna, las normas que se dictan en la presente ley, son de carácter general y sirven de marco jurídico para los reglamentos del Gran Canal Interoceánico.

La naturaleza es de autonomía financiera, orgánica, funcional, administrativa y de duración indefinida, en el Gran Canal interoceánico de Nicaragua, por lo que podrá ejercer libremente la facultad de recibir, custodiar y asignar sus recursos financieros así como el depósito en bancos que considere de su agrado.

Objetivos de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá como objetivos los siguientes:

- a) Promover y crear la Empresa Gran Nacional de Nicaragua.
- b) Gestionar y procurar la obtención del capital inversionista necesario para conformación de ésta.

c) Supervisar todas y cada una de las fases de estudio, construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua; creando normas y regulaciones que le permitan vigilar y fiscalizar, todo lo concerniente al mismo

d) Velar permanentemente y en forma especialmente prioritaria por la preservación y protección del Gran Lago de Nicaragua, invaluable activo del patrimonio nacional, implementando las medidas técnicas y ambientalistas necesarias para evitar su contaminación y conservar la potabilidad y sustentabilidad de sus aguas. (NICARAGUA, 2012)

También garantiza que el Gran canal de Nicaragua siempre permanezca abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todos los Estados del mundo, sin discriminación, de acuerdo con las condiciones y requisitos establecidos en la Constitución Política de la República de Nicaragua y en los tratados internacionales. (NICARAGUA, 2012)

Funciones.

Para el cumplimiento de sus fines, la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá entre otras, las siguientes funciones:

a) Inspeccionar y vigilar la construcción y operaciones de El Gran Canal de Nicaragua y sus servicios conexos;

b) Aprovechar de manera sostenible los recursos naturales en el área de influencia de El Gran Canal de Nicaragua, así como desarrollar de modo planificado, sostenido y ordenado los servicios del mismo;

c) Supervisar e inspeccionar, periódica y sistemáticamente las instalaciones y estructuras de El Gran Canal de Nicaragua, siendo la Empresa Gran Nacional de Nicaragua obligada a rendir los informes que la Autoridad requiera en relación al cumplimiento de sus obligaciones;

- d) Resguardar los intereses supremos nacionales del Estado de Nicaragua, representando al mismo en todo lo concerniente a El Gran Canal de Nicaragua;
- e) Participar en el establecimiento y regulación de los parámetros técnicos necesarios relacionados con la protección marítima, la navegación, la prevención y el combate a la contaminación del medio marino, a la sanidad y prevención de enfermedades infectocontagiosas y la atención a situaciones de emergencia;
- f) Establecer normas y requerimientos, en conjunto con la Empresa Gran Nacional de Nicaragua, de seguridad para la adecuada protección y vigilancia de las instalaciones de El Gran Canal de Nicaragua, coordinando su ejecución con el Ejército de Nicaragua, Policía Nacional y demás instituciones y funcionarios públicos competentes, quienes deberán prestar el auxilio que se les solicite;
- g) Participar en la formación, generación, uso y conservación de los recursos hídricos, suelos, las especies de flora y fauna, de la cuenca hidrográfica de El Gran Canal de Nicaragua, supervisando su administración y mantenimiento;
- h) Participar en el manejo del área geográfica y de su área de influencia, autorizar las actividades permisibles y prohibir o restringir las actividades incompatibles;
- i) Determinar en base a los estudios especializados las propiedades que serán afectadas por la construcción de El Gran Canal de Nicaragua, observando para ello lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y leyes vigentes;
- j) Crear las condiciones requeridas para la preparación técnica y profesional del personal necesario para la construcción y operación de El Gran Canal de Nicaragua, en coordinación con las universidades y el Ministerio de Educación.

Todo ello sin perjuicio de las demás funciones que se le otorguen en el Reglamento de la presente Ley. (NICARAGUA, 2012, págs. 5,6)

Art. 10 Dirección y administración.

La Dirección de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, estará a cargo de una Junta Directiva conformada por seis miembros y presidida por un Presidente, con nombramiento de Ministro de Estado; el Ministro del Ambiente y de los Recursos Naturales quien será el Vicepresidente; el Ministro de Hacienda y Crédito Público, quien será el Secretario y tres Directores que serán: el Delegado de la Presidencia de la República en la Comisión para el Desarrollo del Río San Comercio Exterior y el Secretario para el Desarrollo de la Costa Atlántica de la Presidencia de la República. (NICARAGUA, 2012, pág. 6)

Estos serán los que direcciones y administren La Gran Autoridad del Canal Interoceánico en ellos recaerá cualquier acción de carácter negativo como positivo

Obligación de la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

Art. 15 Finalidad

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua deberá crear, organizar, estructurar y constituir una empresa mixta de carácter público-privado; ofreciendo y promoviendo en su proyecto de inversión el número de acciones que emitirán, el valor de cada una de ellas y el costo total del proyecto de construcción de El Gran Canal de Nicaragua, reservando para el Estado Nicaragüense el cincuenta y uno por ciento (51%) de las acciones de la Empresa Gran Nacional de Nicaragua, en virtud de ser dueño del ámbito, cumpliendo con las regulaciones establecidas en la presente Ley y en el ordenamiento jurídico del Estado de Nicaragua, garantizando que se cumpla con las normas legales nacionales e Internacionales vigentes. (NICARAGUA, 2012, pág. 8)

Art. 16 De las Acciones.

Las características y derechos específicos, tanto de este grupo de acciones, como las ofrecidas a los potenciales socios, serán objeto de la reglamentación de la presente Ley por el Presidente de la República y de acuerdo a las negociaciones de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y los socio (Nicaragua L. 8., 2012, pág. 8) s.

La Junta Directiva de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua se encargará de aprobar y promover la representación de la Autoridad en sociedades o corporaciones, nacionales o internacionales ya sean privadas, estatales o mixtas y que tenga acciones o en que es miembro.

La Propiedad de la Ruta y del Proceso de Adquisiciones de las Áreas de Dominio Privado y Comunal

Art. 29 Dominio público.

El Gran Canal de Nicaragua y los terrenos aledaños necesarios para su operación, se declararán propiedad del Estado de Nicaragua. (Nicaragua L. 8., 2012, pág. 11)

Art. 30 Patrimonio de la Nación.

Las zonas comprendidas en las áreas del ámbito de El Gran Canal de Nicaragua, se considerarán patrimonio de la Nación y por consiguiente son inembargables, no podrán ser vendidas, ni gravadas o destinadas a usos o fines que impidan, perjudique o restrinjan el funcionamiento de El Gran Canal de Nicaragua. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 31 Utilidad pública.

Conforme a lo dispuesto en la presente Ley, se declaran de utilidad pública para los efectos de su expropiación, según lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y la Ley de la materia, los bienes inmuebles o derechos sobre dichos inmuebles de propiedad privada o comunal, comprendidos en la descripción de la zona geográfica de construcción de El Gran Canal de Nicaragua. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 32 Indemnizaciones.

El pago de las indemnizaciones de las áreas a expropiar serán asumidos por el Estado de Nicaragua y su monto deberá ser pagado conforme lo establecido en la Constitución Política de la República de Nicaragua y en la ley de la materia, en el plazo estipulado por las

partes, en cada uno de los casos, teniendo como plazo máximo diez años. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 33 Declaratoria.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua será la única entidad pública facultada para ejecutar las declaraciones de utilidad pública, detallando las áreas afectadas. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 34 Acuerdos.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua podrá citar a los dueños de las propiedades afectadas a fin de conseguir un avenimiento. De llegarse al avenimiento, se hará constar en Escritura Pública y el Testimonio de la misma se inscribirá en el Registro Público de la Propiedad inmueble correspondiente. En caso de los territorios indígenas afectados, se procederá de conformidad a sus costumbres ancestrales y en coordinación con los Gobiernos Territoriales Indígenas respectivos. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 35 Vía judicial.

En el caso que no hubiere arreglo, la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, procederá a entablar el juicio correspondiente conforme a la Ley de la materia. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 36 Beneficios.

En el ámbito, área de influencia y la zona económica de Nicaragua, la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua realizará obras de desarrollo, mejoramientos civiles y sociales para el beneficio de las comunidades comprendidas en estas áreas. Las autoridades indígenas y étnicas Regionales y Territoriales que se vean afectadas en sus territorios, serán consultadas de manera libre, previa e informada. (Nicaragua L. 8., 2012)

Art. 37 Autorización de estudios.

Los dueños o poseedores de las propiedades localizadas a lo largo de las rutas posibles, estarán obligados a permitir la realización de los trabajos preliminares para la obtención de datos necesarios o estudios previos a la expropiación, de conformidad con lo establecido por las leyes de la materia. (Nicaragua L. 8., 2012)

2.4.3 Ley 840, Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a, el Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas

Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a EL Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas, Ley No. 840, Aprobada el 13 de Junio del 2013 Publicada en La Gaceta No. 110 del 14 de Junio del 2013, suscrita por El Presidente de la República de Nicaragua, gracias a que la Constitución Política de Nicaragua donde en el Art.98 establece que la principal función de Estado en la Economía es desarrollar materialmente el país, suprimir el atraso y la dependencia heredados, mejorar las condiciones de vida del pueblo y realizar cada vez más justa la riqueza. (Nicaragua A. N., 2014)

El Estado de Nicaragua promueve la ley de inversión Extranjera en base a su art. 100 donde promulga la ley de inversiones Extranjeras, a fin de que contribuya al desarrollo económico, social del país, sin detrimento de la Soberanía Nacional así como art. 105 donde indica que es obligación promover, facilitar y regular la prestación de los servicios públicos básicos de energía, comunicación, agua, transporte, infraestructura vial , puertos y aeropuertos a la población, y es derecho inalienable de la misma el acceso a ellos, al igual que las inversiones privadas y sus áreas serán reguladas por la ley.

La ley 840, Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente a EL Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas, es el proceso de leyes desde la creación y firma del Acuerdo Marco de Concesión e Implementación, referido al MAC, que se realizó entre la Autoridad del El Gran Canal

Interoceánico de Nicaragua , el Gobierno, La comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua , La Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A. y el inversionista o Consorcio HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited, así como la creación de La ley del régimen jurídico del gran canal interoceánico de Nicaragua y creación de la autoridad del gran canal interoceánico de Nicaragua, es un proceso corto de implementación y aplicación de 3 diferentes procesos en los cuales facilitara el crecimiento, desarrollo e inversión en Nicaragua por el HNKD, pero a la vez autoriza al Gobierno el Cumplimiento y ejecución de sus obligaciones, el otorgamiento de El Concesionario de los Derechos del Gobierno en Virtud del MCA. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

Por Consiguiente se tomaran de referencia los siguientes Artículos de la Ley 840:

Art. 2 Descripción del Proyecto

Para los fines de esta Ley, “El Proyecto” consiste en el diseño, desarrollo, ingeniería, acuerdos de financiación, construcción, propiedad, posesión, operación, mantenimiento y administración, en conjunto denominados el “Desarrollo y Operación”, de los siguientes proyectos relacionados con infraestructura, cada uno de los cuales, a efectos de la presente Ley y en lo sucesivo, serán denominados “Sub-Proyecto”:

a) Un canal tradicional para naves, uniendo los puertos de aguas profundas en el Caribe y litorales del Pacífico de la República de Nicaragua en lo sucesivo referido como “El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua”;

b) Un puerto, junto con cualquier puerto y terminal asociada, en la costa del Caribe de la República de Nicaragua;

c) Un puerto, junto con cualquier puerto y terminal asociada, en la costa del Pacífico de la República de Nicaragua;

d) Un oleoducto que conecte áreas en litorales del Caribe y del Pacífico de la República de Nicaragua;

e) Un canal seco para la construcción de una vía férrea para transporte de carga, uniendo los puertos de aguas profundas de los litorales del Caribe y del Pacífico de la República de Nicaragua;

f) Una zona de libre comercio que se establecerá en las proximidades de donde El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua se una con la costa del Caribe de la República de Nicaragua;

g) Una zona de libre comercio que se establecerá en las proximidades de donde El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua se una con la costa del Pacífico de la República de Nicaragua;

h) Un aeropuerto internacional en las zonas de libre comercio referidas en los literales (f) y (g) mencionados anteriormente o en sus proximidades, o alternativamente, la expansión de un aeropuerto actual en una de las zonas de libre comercio o sus proximidades con la finalidad de manejar el tráfico aéreo tanto doméstico como internacional;

i) La infraestructura que no forme parte de ningún Sub-Proyecto indicado anteriormente en los literales del (a) al (h) y que El Inversionista determine que es necesaria para El Desarrollo y Operación de uno o más de tales Sub-Proyectos; y

j) Un proyecto global para asegurar la integración y coordinación de todos los otros Sub-Proyectos. Se interpretará que las referencias a El Proyecto contenidas en esta Ley, se refieren a El Proyecto como un todo, la referencia a todos o cualquier Sub-Proyecto, y en cada caso a cualquiera de sus partes, según el contexto lo requiera. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

Esta Ley autoriza el Desarrollo y Operación privada de El Proyecto de conformidad con las disposiciones de la misma y El MCA. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

Art. 3 Concesión

A través de la presente Ley y de acuerdo al artículo 105 de la Constitución Política de la República de Nicaragua se otorga una concesión exclusiva a favor de El Inversionista y sus cesionarios para el Desarrollo y Operación de cada Sub-Proyecto de acuerdo a lo dispuesto en el MCA por un término de cincuenta (50) años a partir del inicio de operaciones comerciales de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, sujeto a las ampliaciones contempladas en El MCA y prorrogable en cada caso por un período de cincuenta (50) años adicionales a elección de El Inversionista, período adicional que comenzaría inmediatamente después del vencimiento del plazo inicial. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

El Inversionista, denominado “Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A.”, es una sociedad anónima debidamente constituida según las leyes de la República de Nicaragua ante los oficios del Notario Público, Se otorga al Concesionario el derecho de ceder, innovar, transferir o gravar todos o cualquiera de sus derechos u obligaciones respecto a todos o cualquiera de los Sub-Proyectos, incluyendo cualquier derecho en virtud a este artículo 3, y otros derechos y obligaciones establecidos en la presente Ley, de acuerdo a los términos del MCA que sean en función de su naturaleza y en beneficio del desarrollo. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas)

Art. 4 Comisión del Proyecto

Créase La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua, en adelante referida como “La Comisión”.

- ❖ Como una entidad con autonomía técnica, administrativa y financiera,
- ❖ De duración indefinida,
- ❖ Con la capacidad para ser titular de facultades, derechos y obligaciones previstos en la presente Ley,
- ❖ A ser financiada por el Gobierno en tanto requiera fondos.

La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua representará al Gobierno en relación a El Proyecto y en cada Sub-Proyecto que se desarrolle de acuerdo a esta Ley. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

La Comisión del Proyecto de Desarrollo del Canal de Nicaragua será el órgano de gobierno responsable de la supervisión del uso racional y sostenible de los Recursos Naturales, la protección del ambiente y biodiversidad del área geográfica de influencia alrededor del área de construcción de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua dentro del marco de tratados vinculantes, convenciones internacionales y legislación nacional

Art. 6 Miembros de la Comisión

La Comisión estará conformada por los siguientes miembros. Todos los miembros de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua serán miembros de La Comisión, siendo tales miembros:

- ❖ El Presidente de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua;
- ❖ El Ministro del Ambiente y de los Recursos Naturales; (iii) El Ministro de Hacienda y Crédito Público;
- ❖ El Delegado de la Presidencia de la República en La Comisión para el desarrollo del Río San Juan;
- ❖ Delegado de la Presidencia de la República para la Promoción de Inversiones y Facilitación del Comercio Internacional; y
- ❖ El Secretario de la Presidencia de la República para el Desarrollo de la Costa Atlántica.
- ❖ Los siguientes funcionarios públicos también serán miembros de La Comisión:
- ❖ El Secretario Privado para Políticas Nacionales de la Presidencia de la República;
- ❖ El Director General del Instituto Nicaragüense de Telecomunicaciones y Correos;
- ❖ El Gerente General de la Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales;
- ❖ El Presidente Ejecutivo de la Empresa Portuaria Nacional;
- ❖ El Presidente de la Junta de la Empresa Nicaragüense del Petróleo;

- ❖ Un representante de la Delegación Presidencial para la Promoción de Inversiones y Facilitación del Comercio
- ❖ El Presidente y de la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos de la Asamblea Nacional;
- ❖ Un Vice-Presidente de la Comisión de Infraestructura y Servicios Públicos de la Asamblea Nacional;

Cualquier representante de cualquier otra Entidad Gubernamental seleccionado por los miembros permanentes de La Comisión. La Comisión será presidida por el Presidente de la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua quien también fungirá como Presidente de La Comisión. (Ley 840 ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaraguense Atingente al Canal, 2013)

Art. 7 Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua está autorizada para la suscripción de cualquier Acuerdo o Contrato que fuere necesario para regular el interés de cualquier Entidad Gubernamental en la participación económica en los Sub-Proyectos.

Todas las facultades otorgadas a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua por la Ley No. 800 son transferidas a La Comisión a través de la presente Ley. La Comisión podrá delegar y en cualquier momento revocar tal delegación, en la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, de cualquiera de las facultades que posee en virtud a esta Ley, incluyendo pero sin limitarse a las facultades que correspondían a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua y que le están siendo transferidas a La Comisión, según considere apropiado. La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico estará adscrita y subordinada a La Comisión de acuerdo a las disposiciones de la presente Ley.

Art. 9 Presupuesto del Proyecto.

El presupuesto del proyecto se estima actualmente en alrededor de Cuarenta Mil Millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$40, 000, 000,000.00). De los cuales el principal inversor es el Consorcio HKND

Art. 10 Economía

Como contraprestación por el otorgamiento de las concesiones y otros derechos previstos en virtud del MCA y ratificados por la presente Ley, El Inversionista estará obligado a procurar que se entregue a la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua lo siguiente:

a) Pagos anuales en efectivo por un monto de hasta Diez Millones de Dólares de los Estados Unidos de América (US\$10,000,000) por año durante diez (10) años, según se detalla y sujeto a los términos establecidos en El MCA, incluyendo sus tiempos y las reducciones que debieren realizarse a dichos pagos;

b) El derecho a participar en los ingresos económicos de cada Sub-Proyecto de acuerdo con los términos de El MCA (con participación patrimonial inicialmente representada por el 1% del patrimonio de los Sub-Proyectos mantenidos directa o indirectamente por El Inversionista o cualquiera de sus empresas matrices y la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua, dicha cantidad aumentará a 99% durante el plazo de las concesiones de acuerdo a los términos de El MCA), pagadero en la época y sujeto al pago completo de toda deuda financiera e inversiones de capital, como se establece en el Acuerdo de Accionistas, según dicho Acuerdo se define en El MCA;

c) Los inmuebles y la infraestructura utilizada en la operación de cada uno de los Sub-Proyectos tras la terminación de la concesión correspondiente.

La Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua tendrá, en conjunto con todas las demás personas controladas por cualquier Entidad Gubernamental y sus respectivos cesionarios en todo momento y según fuere posible el porcentaje de las acciones de HKND que se establece a continuación y previo a la terminación de El MCA

Tabla de Porcentaje de acciones.

Fecha de pago	Porcentaje
Previo a la 11. ^a Fecha Clave	1%
En y después de la 11. ^a Fecha Clave pero antes de la 21. ^a Fecha Clave	10%
En y después de la 21. ^a Fecha Clave pero antes de la 31. ^a Fecha Clave	20%
En y después de la 31. ^a Fecha Clave pero antes de la 41. ^a Fecha Clave	30%
En y después de la 41. ^a Fecha Clave pero antes de la 51. ^a Fecha Clave	40%
En y después de la 51. ^a Fecha Clave pero antes de la 61. ^a Fecha Clave	50%
En y después de la 61. ^a Fecha Clave pero antes de la 71. ^a Fecha Clave	60%
En y después de la 71. ^a Fecha Clave pero antes de la 81. ^a Fecha Clave	70%
En y después de la 81. ^a Fecha Clave pero antes de la 91. ^a Fecha Clave	80%
En y después de la 91. ^a Fecha Clave pero antes de la 101. ^a Fecha Clave	90%
En y después de la 101. ^a Fecha Clave	99%

Ilustración 3 Tabla de porcentaje de acciones de HKND

La presente ley es el requerimiento final para poner en marcha la Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua donde se desarrollan las funciones, compromisos y pagos económicos de los inversionistas en el periodo de tiempo que se estableció tendrá la concesión de 50 años de vigencia siempre y cuando las partes cumplan con lo firmado y ratificado en la leyes creadas para su desarrollo.

Todo lo suscrito en la ley 840 será ratificado por el Art. 150 de la Constitución de Política de la Republica de Nicaragua, donde las atribuciones del Presidente de la Republica, como la representación de la Nación, ante el Consorcio son ley creando un conglomerado de elementos de carácter legal ante el pueblo Nicaragüense y el consorcio HKND

APITULO III.

3. Influencia geopolítica, las acciones que se promueven entre los Estados latinoamericanos.

Es evidente que el Consorcio Hong Kong Nicaragua Canal Developmen (HKND) utiliza el concepto de geopolítica China, para establecer rutas comerciales que beneficien el expansionismo económico de China en Latinoamérica, estableciendo la presencia de un liderazgo marítimo.

La lógica china quiere establecer no solo con la Inversión de la Construcción del Canal, también un escenario volátil del mar de la China Meridional, Asimismo, con el objetivo de asegurar sus intereses en América Latina, China necesita fortalecer también su flota comercial. Para ello, China se involucra en el desarrollo de proyectos que deberían aumentar las conexiones marítimas entre el Océano Pacífico y el Caribe como el Gran Canal de Nicaragua.

Ilustración 4. Mapa de puntos clave.



(Rivas, 2014)

3.1 La idea de un canal.

Se destaca elementos fundamentales de la teoría de los sistemas mundiales, que son la base de la Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua, donde la economía y las disciplinas políticas del Gobierno de Nicaragua han actuado en favor del Consorcio HKND, y la influencia que afecta en las condiciones Nacionales de la sociedad Nicaragüense, partir del 2012 donde se retoma la idea de un canal interoceánico, que se ajusta a las necesidades de inversionistas Chinos con gran capital. Haciendo de Nicaragua el lugar más idóneo tanto en infraestructura como, relaciones comerciales para crear un una estructura con diferentes procesos de desarrollo para la región latinoamericana.

El consorcio HKND presento la propuesta de la construcción de un Canal Interoceánico en base a la Geografía de Nicaragua Estableciendo la oportunidad de crecimiento del país, introduciendo modernización en las leyes para facilitar procesos de desarrollo, que en siglos atrás no se habían creado, esta nueva oportunidad era ideal para el gobierno de Nicaragua así como para la empresa constructora, indicando que el proyecto de desarrollo era la manera de una transformación sostenible de la economía de Nicaragua y una mejora en la vida de la población.

Nicaragua opto por HKND como el socio más adecuado para ayudar a alcanzar los objetivos con relación al proyecto del canal, en consecuencia se crea la autoridad del canal mediante una serie de acuerdos de cooperación estableciendo la relación exclusiva entre Nicaragua y la constructora.

El impacto de estos proyectos de la periferia va más allá de los imperativos en términos de acciones seguras. El importante volumen de recursos que China está enfocado en transportar a través capacidades marítimas, competentes que será el desplazamiento de una inversión. Se aprecia que la voluntad china de mantenerse involucrada en América Latina, es muy importante para la obtención de beneficios económicos, a largo plazo.

El principal proyecto geopolítico de China a largo plazo es el que pretende construir la red de conexiones en infraestructuras por vía terrestre más grande del mundo para

permitir el comercio a través de Asia Central hacia Europa. Así se considera la dimensión marítima de la Ruta de la Seda y las inversiones en infraestructuras de transporte marítimo de China en América Latina, para la inversión económica, la visualización es la manera que el gobierno de Beijing está construyendo su nuevo rol de “campeón” de la Globalización.

3.2 Impacto de la inversión.

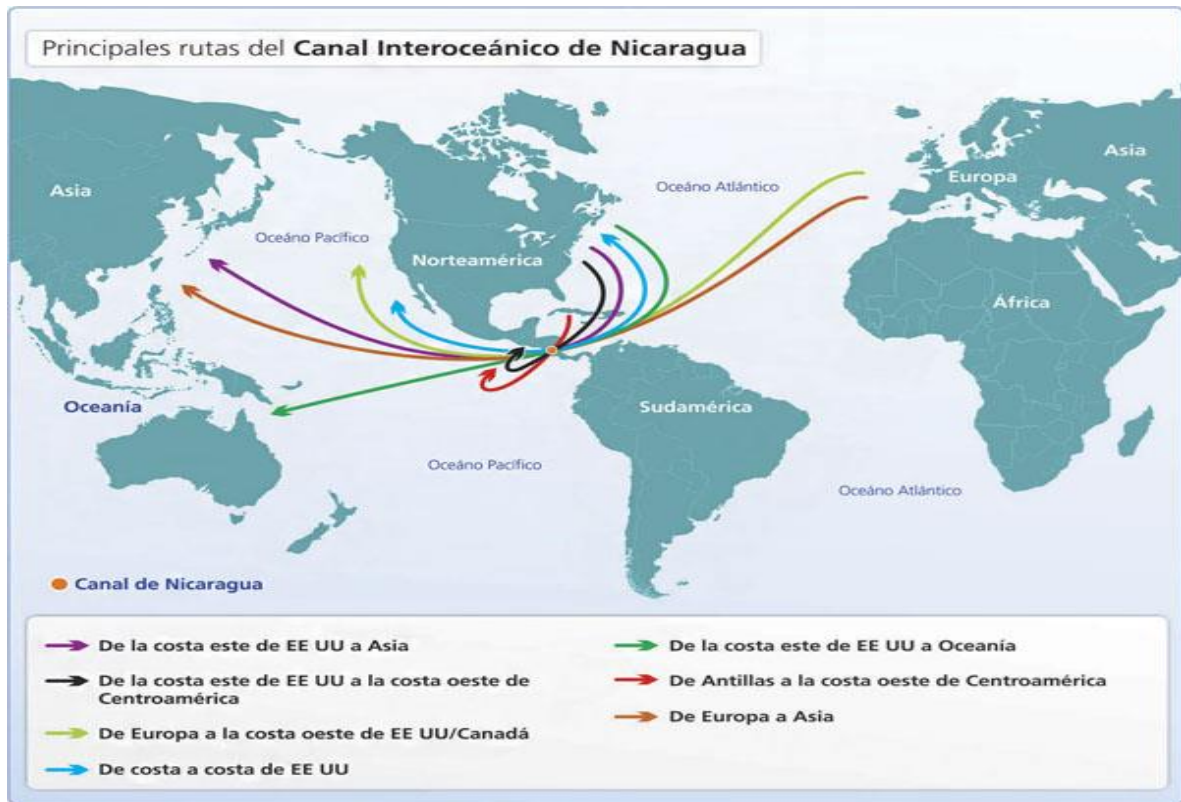
Un canal interoceánico promueve el desarrollo de medios como, canal húmedo, ferrocarril, oleoducto, puertos de aguas profundas, zonas de libre comercio, aeropuertos, hidroeléctrica, con irrestrictos derechos por al menos 116 años sobre invaluable propiedades, territorios y recursos naturales, tales como el majestuoso Lago Cocibolca.

El Gobierno de Nicaragua aprobó la expropiación de aproximadamente 2,900 km² de tierra para el canal, de la cual cerca de 1,188 km² (451 km² de tierra seca) es temporal y 1,721 km² (908 km² de tierra seca) permanente. Sería la operación de ingeniería civil más grande de la historia y requeriría la excavación de aproximadamente 5,000 millones de metros cúbicos de materia, según el Resumen Ejecutivo del Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) de HKND Group. Es el proyecto que pone en crecimiento y desarrollo la generación de empleos para nacionales y extranjeros, debido a que el país es carente de este recurso por sí solo, donde lo que predomina son los trabajos informales y desempleo.

En términos de costos, el proyecto fue aprobado con un costo estimado de \$50,000 millones de dólares de los cuales son de accionistas internacionales para construcción de herramientas turísticas como aptas para el flujo de capital y mercancías para la buena imagen que se necesita tener ante otros países desarrollados y con capital para brindar.

El financiamiento de proyectos como puentes, ferrocarriles, carreteras, aeropuertos y otras obras de infraestructura comporta un beneficio para los aportantes de fondos y sería necio creer que se trata de iniciativas filantrópicas. La meta no es solo la de expandir el comercio sino de generar un repago beneficioso para el prestamista. Nada más justo. Tampoco es equivocado aspirar a compartir liderazgos con otras potencias.

Ilustración 5. Rutas del Canal Interoceánico



La teoría del poder marítimo ha hecho, la expansión de la ruta a través del Caribe daría pie a una reinterpretación en términos geopolíticos del significado del concepto de “Reino Central”, ya que China emergería como el punto nodal del comercio global.

3.2.1 Ruta de la seda.

El crecimiento de las relaciones diplomáticas en la región, Latinoamérica establecen la decisión de la cooperación con la economía, en campos como el comercio, ciencia, entre otros, lo que lleva a que dar un paso en el posicionamiento estratégico, que Latinoamérica. Sometida a la influencia de Estados Unidos y China, el mantenimiento relaciones diplomáticas, acuerdos de cooperación, como lo son desarrollo de infraestructura. Alentando a la Ruta de la Seda China.

Trata de una iniciativa que puede consolidar, un círculo de oportunidades entre China y los países de la Región, a la vez esta nueva ruta de la seda fomentara la armonía en las relaciones internacionales. Como en Latinoamérica que posee un espacio preferencial dentro de los planes estratégicos de desarrollo económico de China, la región es de mayor importancia, debido a que posee recursos naturales y materias primas también porque es una zona de alianza políticas, en busca de su beneficio.

Lo que esto explica que China sabe cuál es la formación económica, el tipo de sociedad, de donde viene la coyuntura actuales latinoamericanas, la política y la economía.

El proyecto tiene como raíz la reconstrucción de la antigua Ruta de la Seda y la creación de una ruta marítima paralela, que impactará a unos 70 países, que cuentan con el 75% de las reservas energéticas conocidas del mundo, el 70% de la población mundial y estaría en capacidad de generar cerca del 55% del PIB mundial.

La ruta se sostendrá sobre cinco pilares: comunicación política, circulación monetaria, entre pueblos, conectividad vital y fluidez. El Gobierno chino aspira que la ruta se encuentre operando para el año 2049, cuando se cumplen 100 años de fundación de la República Popular.

China establece en sus propuestas para los países que se involucran con la ruta de la seda una distribución más completa que genera ingresos, disminución de la pobreza, incremento de empleo y una nueva organización de las economías regionales.

Además, con las inversiones económicas ofrecidas por China se proyecta modernizar la infraestructura de transporte terrestre, aéreo y portuario, para aumentar la comunicación regional.

China ha dado muestras de avanzar de forma estratégica en su relación os países latinoamericanos. Para ello, aumento a grandes pasos sus lazos políticos y comerciales en:

- ❖ Volumen comercial entre China y América Latina se ha multiplicado por más de 20 durante la última década, hasta situarse en 236.500 millones de dólares en 2015.

2014, el Gobierno de Xi Jinping estableció un Fondo de la Ruta y, dos años más tarde (2016), fundó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB)

3.3 Inversión de China en Latinoamérica.

China está dispuesta a ser el motor de un nuevo orden internacional, con la construcción del área comercial y económica más grande del mundo, en lo que se conoce como la nueva Ruta de la Seda, que el presidente Xi Jinping anunció en 2013 en Kazajstán. (SIECA, 2012)

La Iniciativa de la Franja y la Ruta (OBOR, por sus siglas en inglés) es un mega proyecto que propone conectar mediante el comercio Asia con Europa, atravesando por Medio Oriente e involucrando a África, en una primera instancia; el proyecto busca su extensión hacia América Latina y el Caribe por medio de una serie de proyectos económico-financieros.

“La mejor forma de lograr desarrollo es a través de la cooperación, la conectividad de la gente es nuestra meta común y hay que rechazar el proteccionismo”

China despliega así su influencia económica y propone la construcción de relaciones internacionales de nuevo tipo, basadas en el principio win-win, en la cooperación y la integración. (INCAE, 2014)

La proactividad dispuesta por el presidente Xi, en materia de política exterior, propone la creación del mega-proyecto de construcción de puertos, barcos, trenes, ferrocarriles y sistemas de navegación satelitales, entre otros, que promueve el entendimiento informado entre China y el resto del mundo.

3.3.1 Desarrollo de China en Latinoamérica.

China es hoy uno de los principales financista mundiales. Es conocido ya que su banco de inversión otorga más préstamos que el Banco Mundial. A la vez, los inversores Nacionales Chinos realizaron inversiones directas no financieras en 6.236 empresas extranjeras en 174 países y regiones, por un total acumulado de 120 mil millones de dólares.

Entre ellos, la inversión en los países de “la Franja y la Ruta” representó 14 mil millones de dólares. Tras el crecimiento explosivo de los años `90, conocido por el concepto de tasas chinas que implicó un crecimiento promedio anual del 9 por ciento, China hoy sostiene un crecimiento estable en torno al 6,5 por ciento, basado en un boom de consumo con un crecimiento de sus importaciones que promete alcanzar en los próximos cuatro años un volumen de bienes y servicios por 10 trillones de dólares, según el Ministerio de Comercio chino. Es un horizonte tentador para cualquier país que piense en intentar sumarse a su nuevo mega-proyecto. (Arechaga, 2018)

Para alcanzar este presente, China llevó a cabo una planificación estratégica que en relaciones internacionales, se resumió en tres etapas desde la revolución de 1949, bajo los liderazgos de Deng Xiaping, Jiang Zemin y Hu Jintao. La primera etapa (1978 – 1992), China se planteó el desarrollo de su economía, llevando una política de reforma y apertura económica, lo que se pensó en su momento como un abrazo al capitalismo. (Arechaga, 2018)

Su política exterior se enfocó en el desarrollo económico, cuya idea es “ocultar la capacidad propia, esperar el momento, obtener logros cuando se pueda,”. En la segunda etapa (1993 -2002), conocida por el crecimiento económico explosivo, la gran estrategia de Jiang Zemin fue apuntalar su proyección regional hacia la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (proceso ASEAN + 1) y el Asia Central (creación de la Organización de Cooperación de Shangái). En 2003, bajo el liderazgo de Hu Jintao, China se planeó como un actor global, desarrollando hacia su interior la construcción de la “sociedad armoniosa”, con la idea de proyectar la imagen del surgimiento de una China preponderante y pacífica.

En la actualidad, la etapa que encabeza el presidente Xi Jinping, que acuñó el proyecto del “Sueño Chino” hacia el interior del país, en el plano internacional signado por la creciente tensión con EE.UU. Indica que la característica principal es, justamente, “el desafío a la preminencia de EE.UU.”. (Arechaga, 2018)

En su esfuerzo por crear una nueva forma de globalización y gobernanza mundial, además del poderío económico y su imagen de potencia “preponderante y pacifista”, China muestra su carta en materia social, habiendo sacado de la pobreza a más de 600 millones de personas en cuatro décadas. Aun cuando sigue presente en la memoria histórica de los chinos las hambrunas de fines de los años `50 y principios de los `60, China se vanagloria de proyectar para 2020 la erradicación de la pobreza, siendo que en la actualidad presenta una tasa en torno al 3 por ciento. (Arechaga, 2018)

Sin embargo, la Presidente de la Asociación China de Sociología, Youmei Li, indicó que el sistema social chino quedó atrasado respecto de los cambios económicos. Planteó el desarrollo de desigualdades, que manifiesta como “desequilibrios”, entre las ciudades y las zonas rurales –hoy tienen una tasa de urbanización que alcanza el 58.5 por ciento–, entre el este y el oeste, y una producción atrasada en materia de “trabajo, educación, medicamentos, viviendas, pensión y otras áreas”. (et, 2016)

Por ello, tras la solución alimentaria planteada por el Congreso partidario a principios del nuevo milenio y la construcción del socialismo con características chinas de 2007, China hoy plantea la visión de una “sociedad moderadamente próspera”, con el objetivo de erradicar la pobreza para 2020, en la cual se propone agrandar la participación del pueblo con bajos y medianos ingresos, mediante un crecimiento económico sustentable y con una estrategia de mejora en los ingresos fiscales.

Es decir, China plantea la solución a sus problemas de desigualdad en términos de conectividad, innovación y crecimiento económico; por fuera quedan cuestiones como la distribución del ingreso. (CLACDS, 2014)

Entre los proyectos de infraestructura de mayor envergadura de la iniciativa, se destaca el corredor China-Pakistán, que busca convertirse en los próximos años en la principal ruta comercial de China con el resto del mundo. Se espera que dentro de tres o cuatro años ya esté operativo el puerto de aguas profundas de Gwadar, Pakistán, principal punto del corredor. Este contó con la participación de más de 7 mil trabajadores chinos y con la inversión de empresas estatales chinas a través de préstamos que Pakistán deberá devolver a China, quien tendrá el derecho de operación del puerto por 40 años. Otro puerto significativo es el de El Pireo, Grecia, del cual la empresa estatal China Ocean Shipping Company compró su participación mayoritaria, y se convertirá en el punto estratégico en el mar Mediterráneo. Además de la carga y descarga de mercancías, está prevista la llegada de 1,5 millones de turistas chinos en los próximos 5 años. (Latina, 2014)

“La Franja y la Ruta es una plataforma para que China traduzca la gobernanza global a la práctica, la gobernanza económica por sí sola, sin la gobernanza social y de seguridad, no puede garantizar el éxito de la Franja y la Ruta”, en referencia, además de a la integración económica y el flujo de mercancías, a los temas secundarios que preocupan a China, como el separatismo, el extremismo religioso y el terrorismo. Asimismo, dichas gobernanzas son requisito para constituirse como posible garante del nuevo orden internacional que se esfuerza por construir. (et, 2016)

En términos numéricos, la decana de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Carolina Mera, indicó que la Iniciativa afectará a más de 60 países, más del 70 por ciento de la población mundial, el 75 por ciento de las reservas energéticas conocidas en el mundo y generará el 55 por ciento del PBI mundial. Y afirmó: “La Iniciativa contribuye con la globalización de las empresas chinas, con su presencia y liderazgo mundial. Pronto serán proveedoras de mayor acceso a los mercados, a las tecnologías y a la provisión de bienes públicos globales. Así como, sin duda, tendrá una mayor participación en la gobernanza mundial”. (et, 2016)

Lo indicadores de los 252 países que conectan con indicadores de estabilidad libertad económica, estabilidad monetaria internacionalización financiera, tendencias de crecimiento de la población explicación la gran inversión que se necesita por lo que China es el mayor interesado de brindar la ayuda.

3.3.2 Relaciones China, América Latina y el Caribe

Numerosos analistas internacionales y diplomáticos consensuan en que el sistema de reglas y de toma de decisiones que se creó en el pos Segunda Guerra Mundial, está pereciendo. Las instituciones de Bretton Woods (ONU, OMC, FMI, Banco Mundial, etcétera) se encuentran cada vez más devaluadas. La hegemonía estadounidense ha sido puesta en cuestión, centrándose ésta principalmente en el plano de la seguridad. Luego de la crisis financiera de 2008, y con mayor énfasis a partir de la asunción del presidente Donald Trump, se entrevé el cambio hacia un nuevo orden internacional, que aún no alcanzamos a vislumbrar, marcado por la creciente tensión entre Estado Unidos, garante de la visión unipolar, y China, expresión de la multipolar.

En este escenario, América Latina y el Caribe se presentan como una región en disputa. Esta premisa fue confirmada por el presidente Macri durante la Cumbre de Buenos Aires, quien debió desmentir a la vocera de la Casa Blanca, Sara Huckabee, quien había calificado a la actividad económica china como “depredadora” como una visión compartida entre Buenos Aires y Washington, tras la salida de una reunión bilateral entre Macri y Trump. Si bien Macri decidió destrabar las relaciones con China –enfriadas luego de la firma de la “Asociación Estratégica Integral” en 2014–, en el marco de un vuelco pragmático de su política exterior, la corrección pareció necesaria para la posterior significativa firma de más de unos 30 acuerdos bilaterales con China. (et, 2016)

El rol de los países latinoamericanos y caribeños parece centrarse, entonces, en un juego de dependencias, en una región en la que EEUU mantiene su dominio estratégico pero en la que las inversiones europeas, chinas y japonesas vienen superando a las

estadounidenses. A la vez que, informes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), señalan que las exportaciones de la región estuvieron lideradas por China y el resto de Asia (23 y 17 por ciento de aumento en valor, respectivamente), frente a una expansión del 9 por ciento de los envíos destinados a Estado Unidos y un 6 por ciento a la Unión Europea.

En este sentido, por fuera de la lógica de la dependencia, el director del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata, Norberto Consani, señaló a la Iniciativa de la Franja y la Ruta como “una gran oportunidad histórica” ya que plantea “ingresar al gran espacio asiático de la mano de nuestro socio estratégico chino”. Mientras que el presidente de la Academia de Ciencias Sociales de Shangái, Daogen Zhang, indicó que la globalización económica china se adhiere al concepto de beneficio mutuo y cooperación inclusiva. Y se centró en la historia china para convencer a quienes creen que la Iniciativa se trata de un nuevo Plan Marshall –el plan de rescate económico estadounidense a la Europa de la pos guerra: “Desde hace 5 mil años, la civilización china cree que debe ser moderada, armoniosa, inclusiva y simbiótica. No existe un gen para colonizar a los pueblos en nuestro ADN. La apertura de la Ruta de la Seda no fue acompañada de la fuerza del cañón, ni violencia, ni guerra, solo por beneficio mutuo y comercio.” (et, 2016)

No obstante, otro informe de la CEPAL del año pasado destaca que, si bien la irrupción de China en el comercio mundial contribuyó al auge de los precios de las materias primas que sostuvo el crecimiento de las economías latinoamericanas en la primera década del siglo XXI, “la relación actual de la región con China no puede contribuir al desarrollo económico regional de largo plazo”. Los autores José Durán Lima y Andrea Pellandra afirman, además, que “la región sigue agregando muy poco valor a sus productos exportados a China, y la Inversión Extranjera Directa (IED) de este país en la región en los rubros de energía y recursos naturales es a menudo vinculada a condicionalidades que favorecen a empresas chinas y generalmente no prevén cláusulas de reciprocidad para empresas latinoamericanas que quieran invertir en ese país.” Mas, explicitan que el boom de consumo chino, puede ser una oportunidad para modificar la estructura productiva de la región, en

caso de que pueda ésta exportar productos con mayor valor agregado, plantear estrategias comunes para el comercio con China y eliminar barreras al comercio intrarregional. (CLACDS, 2014)

Hugo Chávez Frías, quien realizó cinco visitas de Estado entre 2001 y 2009. En 2016, funcionarios venezolanos indicaron que había 338 proyectos bilaterales concluidos, 203 en ejecución y otros 131 que estarían por iniciarse, en materia de energía, petroquímica, hierro y aluminio, infraestructura y telecomunicaciones, entre otras. Sin embargo, el investigador de la Universidad de Los Andes, Venezuela, Norberto Molina Medina señaló que uno de los temas de mayor cuestionamiento de la relación es el endeudamiento: “Venezuela encabeza la lista de préstamos realizados por China en Latinoamérica, cuya cooperación financiera desde 2007 hasta 2016 ha estado por el orden de los \$ 62,2 billones (17 préstamos), lo que representa un poco más del 40 por ciento de los 150 billones de dólares que China ha desembolsado en la región. De los 17 préstamos, el 70,5% (12) (\$ 55 billones) corresponden al sector energético. Se estima entonces, que aún Venezuela adeuda unos \$ 23 billones a China, lo que convierte al país asiático en su mayor acreedor”. (et, 2016)

De modo que ambas relaciones estuvieron signadas por la influencia económica china, centrando sus inversiones en el área energética, y manteniendo un comercio en el que los países latinoamericanos continuaron siendo exportadores predominantemente de productos básicos e importando productos de mayor valor agregado. Durante el Simposio, Feliz Peña, vicepresidente del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, afirmó que el GATT-OMC es “un sistema necesario a pesar de la desigualdad de poder relativo”, y expresó en este sentido que debe preservarse el principio de no discriminación pero revisarse el artículo 24 del GATT –aquel que, por presión de los países latinoamericanos, impuso un trato diferenciado en la liberalización del comercio para los países en desarrollo, en favor de acuerdos sectoriales. (et, 2016)

Ahora bien, en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, formalizado el ingreso de América Latina y el Caribe a la misma durante la II Reunión Ministerial del Foro China –

Celac (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños), realizada en Chile a principios de 2018, son los proyectos en infraestructura chinos los que prometen el aceleramiento de la inserción china en la región. Cabe destacar que si bien China lleva a cabo la Iniciativa principalmente a través de acuerdos bilaterales, promueve el desarrollo de las relaciones multilaterales; en este caso, destaca de la Celac la representación de todos los países de la región y el hecho de presentarse como “una comunidad”, pero que necesita la creación de un medio de transporte más rápido, haciendo a la construcción del canal interoceánico una nueva herramienta para la agilización de la mercancía por el mundo. (Arechaga, 2018)

“Las empresas chinas con experiencia y poder deben ser alentadas a elegir el Shenzhen de América Latina, construir un parque basado en la aglomeración industrial, atraer empresas multinacionales de China y otros países”, expresó Guilong Shen, profesor de la Academia de Ciencias Sociales de Shangái, en referencia a la ciudad china que, como Zona Económica Exclusiva, pasó de ser un pueblo de pescadores a ser uno de los principales polos tecnológicos mundiales. En Shenzhen pueden verse, también, importantes fábricas y edificios abandonados, producto de la sobrecapacidad instalada china que diplomáticos como el ex embajador mejicano en China, Jorge Guajardo, conciben como la explicación al desarrollo de la Iniciativa. Cabe destacar, asimismo, que es México uno de los países latinoamericanos con menor incidencia de la política exterior China, ya que desde la firma del Tratado de Libre Comercio con EE.UU. se encuentra bajo su férrea área de influencia. (et, 2016)

En sumas cuentas, la globalización china se presenta como una oportunidad para si la región es capaz de formular una política común hacia China, en este caso en el ámbito de la Celac, dejando de lado su histórica rivalidad por la absorción del capital transnacional, y permitiendo modificar su matriz productiva hacia una que genere un mayor valor agregado a sus productos. Cambios estructurales necesarios en caso de no pretenderse la construcción de megas infraestructuras a partir de enormes endeudamientos y con la mera finalidad de continuar siendo preponderantemente proveedores de materias primas.

Esto es debido a las políticas de libre comercio por tal razón la inversión en Latinoamérica es la mejor opción que tienen las potencias ya que no se presenta una economía diversificada, que necesita desarrollo y mano de obra barata promueven el flujo de dinero que necesita invertir en proyectos remunerados.

Capítulo IV

4 Análisis prospectivo de un canal interoceánico en Nicaragua y la inversión en Latinoamérica.

4.1 Variables Coyunturales.

Aclaro que efectivamente el Canal Interoceánico de Nicaragua no se construyó pero la idea de que Nicaragua pudiera llegar a tener un canal interoceánico está vigente, el análisis de los procesos durante décadas, como lo es desde la llegada de los españoles han llegado a explicar que los intentos no son suficientes.

Los procesos que sufrió Nicaragua con la inversión mediante el mandato del Presidente Daniel Ortega, desde inicios del mes de Febrero 2012, donde anuncio públicamente que reanudaría el proyecto del canal interoceánico gracias a la constructora HKND creo la esperanza de lo que pudo pasar con mayor solides económica.

El proyecto no se realizó debido a una crisis financiera que sufrió el representante y dueño del Consorcio HK Canal Development Investment CO. Limeted donde el 80% de su capital fue perdido.

La creencia que esto incrementaría el PIB nacional, la generación de oportunidades laborales para la población Nicaragüense, como al crecimiento del comercio internacional siendo así el segundo canal en América Central eran opciones prometedoras para la nación, donde la inversión era el principal tema para lograr la construcción.

4.2 Escenarios.

4.2.1 Escenarios a Optimista. Aberrantes

La Geopolítica en la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua influenciara a que la población no se introduzca en la modernización, los procesos de Concesión, leyes entre otros se lleguen a lograr un desarrollo de manera aceptable por la población Nicaragüense, dando a demostrar que los cambios que sufrirá la infraestructura, económica

facilitando la movilidad de los factores de producción y relocalizando las actividades económicas de la región, que serán de para mejorar, así como serían los siguientes elementos:

- ❖ El ingreso de 10 millones de dólares anuales al Estado de Nicaragua por 10 años.
- ❖ La Contratación de 25,000 personas para la realización de trabajos en el Canal.
- ❖ Incremento de la producción Nacional.
- ❖ Las buenas prácticas Internacionales.
- ❖ Establecería una ruta canalera más corta.

Esto facilitaría el congestionamiento significativo del canal de Panamá, siendo una ventaja comparativa ya que sería dos veces más grande y profundo, crearía la una conexión entre Asia, Costa Oriente de los Estados Unidos de Norteamérica, y Europa, reduciendo el tiempo de viaje y combustible para los barcos. (CLACDS, 2014)

Estos hechos hacen que se crearan las leyes para habilitar el Contrato de Concesión con el Grupo HKND, siendo una empresa multimillonaria del Sr. Wang Jing, que se dedicaba a la construcción, pero que pasaría a ser la administradora del Canal Interoceánico pasando por miles de opiniones encontradas y negativas de lo que sería el canal y su construcción, por tal motivo la leyes como, Ley 800 y 840.

Una integración de los países latinoamericanos es la realización o unión de las partes, porque al hablar de integración entre naciones implica la creación de medidas que unidas conformaran un bien común, así como la unión de condiciones económicas, política y jurídicas. Los beneficios económicos, el interés de las naciones, el comercio, los problemas de apertura comercial que se plantean en la temática del proceso de la construcción del canal de Nicaragua encaminaban un nuevo mapa de relaciones entre las naciones donde el interés principal es la obtención del control de poder. (Cabistan, 2006, págs. 24, 39 y 40.)

En la inversión internacional que se aplica al proceso de construcción del canal interoceánico, favorecería al desarrollo del país estableciendo oportunidades económicas,

para que diferentes países lleguen a formar parte de la construcción del canal obteniendo beneficios con la apertura del canal interoceánico.

La estructura Económica Internacional hace referencia a los sistemas económicos y niveles de desarrollo de las naciones que optan por entablar relaciones de desarrollo en sus países con empresas internacionales, los albores del comercio internacional, la estructura y la institucionalidad de la economía entablan que las relaciones internacionales que giran en torno al nuevo canal interoceánico se hace de trascendencia internacional, ya que el manejo de capitalismo, comercio, aranceles e integración económica es un proceso de análisis en base a la política económica internacional. (Estructura Economica Internacional., 1980, págs. 25, 33, 38, 43, 45, 48 y 50).

4.2.3 Escenario Pesimista.

El estado de Nicaragua en un ejemplo claro de los diferentes sistemas económicos como de las corrientes de desarrollo que los diferentes gobiernos del país establecieron la trayectoria del desarrollo de la política nacional donde se da origen al Estado y representación de las políticas económicas que en la actualidad son las que rigen la estructura del país quedando como políticas que violan toda soberanía.

La Creación de las leyes como el Acuerdo Marco de Concesión e Implementación con Relación a El Canal de Nicaragua y Proyectos de Desarrollo, son el claro ejemplo que la Construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua ha sido la mayor derrota de inversión en el país ya que se incentivó la idea de que se realizaría y contraería muchos beneficios al País, pero los desacuerdos y quejas en contra de proyecto son varias entre las cuales destacan elementos como:

- ❖ La violación al apropiación Soberanía de la Nación.
- ❖ El establecer la Expropiación de territorio para la construcción.
- ❖ El no tener un estudio ambiental aceptado.
- ❖ Régimen de excepción.
- ❖ Traspaso de Acciones.

El Estado cede derechos exclusivos a favor del inversionista para el desarrollo y operación de más de 10 megaproyectos simultáneamente a cambio de la promesa que el inversionista procurara pagar 10 millones de dólares al año por 10 años al país, como contraprestación por todos los derechos concesionados

El Estado de Nicaragua actualmente ostentaría el 1% de las mismas, las que irían acrecentándose anualmente en un 1% hasta llegar al 100%, en 100 años. Sobre este último aspecto es importante destacar que el traspaso accionario solamente ocurriría respecto a una de las sociedades mercantiles registradas en Islas Caimán (HKND Group Holdings Limited), dejando por fuera un traspaso accionario¹¹ relacionado a las otras 15 empresas asociadas.¹² Los réditos económicos para este país son minúsculos comparados a los beneficios que los inversores podrán obtener, y desventajosos comparativamente a los acuerdos establecidos para la construcción de otros canales como el de Panamá, u otros mega-proyectos en Latinoamérica.

Se establece que los Acuerdos son un escenario desfavorable para el Estado de Nicaragua así como la falta de licitación, la inexperiencia total del inversionista que obtuvo la concesión, agregada al carácter lesivo para el Estado de Nicaragua de los acuerdos negociados con él, la existencia de una red de más de 15 sociedades mercantiles de maletín involucradas directamente en la concesión canalera (telaraña de empresas, registradas en Nicaragua, Islas Caimán, Holanda, Hong Kong y Beijing) son diferentes indicios de un posible esquema de corrupción en la concesión canalera. (FIDH, 2016)

4.2.4 Escenario Moderado.

Existen numerosos obstáculos para alcanzar el citado objetivo: Geográficamente el primero, la distancia que supone la construcción del trayecto que recorrerá el canal por todo Nicaragua; en segundo lugar, el hecho que la economía china sería más dependiente del comercio marítimo, y Nicaragua de China, provocando una posición de debilidad para China en el caso de un hipotético escenario de bloqueo por mar por parte de los Estados Unidos que es, de hecho, uno de los problemas que la dimensión terrestre de la Nueva Ruta de la Seda quiere prevenir; y, finalmente, la incapacidad de la Armada del Ejército

Popular de Liberación para defender directamente los intereses de China en América Latina. A pesar de los diversos obstáculos, si la Ruta de la Seda Marítima y la Nueva Ruta de la Seda fueran completadas, así como la Construcción del Canal para recortar distancia de traslado de mercancías por el mundo, se podría observar un aumento de las sinergias entre la RSM y los proyectos chinos en la región.

Esto comportaría unas consecuencias geopolíticas de primer orden. Si China se convierte en un socio alternativo para los estados latinoamericanos, cambiaría la constelación de poderes tradicional en la región presentando la idea de una América Latina independiente de la influencia estadounidense como una opción real. Los Estados de la región se benefician de la proyección china, a medio plazo China difícilmente tendrá capacidad de intervención directa, mientras que los Estados Unidos actualmente mantiene dicha capacidad de actuación en la zona, poder que el gobierno de Washington no duda en utilizar contra los mandatarios que considera contrarios a sus intereses. Aunque la ola de gobiernos latinoamericanos nacionalistas de izquierda parece que se encuentre en declive, los estados de América Latina no necesitan ser bolivarianos para apreciar la ventana de oportunidades que se abre con la presencia de China en la región.

No obstante, se comprueban incompatibilidades entre la economía china y las economías latinoamericanas que podrían aparecer a largo plazo. De hecho, el comercio con China es un factor que contribuye a la subordinación de la exportación de materias primas dentro de las economías de América Latina. En este elemento se puede señalar que uno de los objetivos tradicionales de las economías latinoamericanas es la consolidación de unas industrias y mercados Nacionales y Regionales responsables.

Los nuevos lazos de dependencia con China, éstos pueden ser tan peligrosos como los existentes con los Estados Unidos. Pero en contraposición con la economía estadounidense que puede ofrecer espacio para manufacturas de baja calidad, los mercados chinos están exclusivamente interesados en los recursos naturales de América Latina.

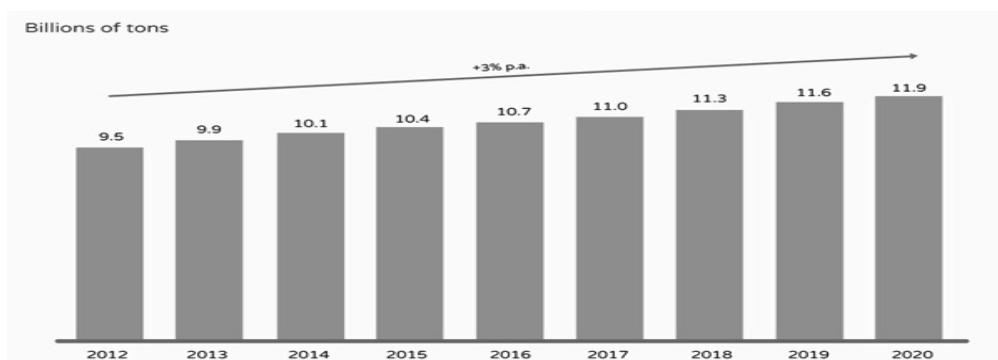
Probablemente, este sea uno de los varios inconvenientes que confronta un futuro liderazgo chino del libre mercado y la Globalización, tanto en Asia como en América.

Debido al empuje de la continua globalización del comercio, y mayor realce del crecimiento en las economías en desarrollo, el volumen internacional de los envíos de contenedores continuará creciendo, aun cuando la tasa del crecimiento esté por debajo de los picos de la industria. Por el contrario, si el crecimiento se desacelera demasiado, mayores reducciones del costo de buque por unidad y mayores tasas de utilización de los buques estarán garantizadas, dejando a los buques más grandes en las rutas troncales y en las importantes rutas comerciales entre el Oriente y Occidente como las más económicamente viables. (CLACDS, 2014)

El aumento continuo de la demanda de contenedores también ejercerá presión sobre la capacidad de los puertos: los buques más grandes comandarán puertos más grandes, continuos avances en la planificación de la red, incluida la cascada de los buques de tamaño medio en las operaciones más pequeñas. En otras palabras, vamos a ver más cascada de 8,000 TEU en comercios secundarios. (CENTROAMERICANA, 2012)

Esto es lo que debe pasar que la necesidad de una ruta más corta es esencial y que a la vez llene las necesidades del mercado para la distribución, flujo y capacidad de transporte marítimo en el mundo una nueva vía de navegación como puede ser el Canal Interoceánico de Nicaragua.

Ilustración 6. Estimación de flujo de productos exportados 2012-2020



Se espera que los patrones del comercio mundial continúen cambiando en su estructura, con un crecimiento inclinado a nuevos sectores. En 2012, el comercio mundial

alcanzó el valor récord de los 18,3 billones de dólares, mientras que se espera una recuperación de crecimiento para 2030 y un crecimiento promedio registrado superior al 5%, según la OMC. Se espera que los mercados emergentes y los comercios Norte - Sur contribuirán más al crecimiento del comercio mundial en el futuro. Se espera que África y América Latina continúen viendo la aceleración, aunque a veces desigual, el crecimiento, mientras que se espera que China continúe creciendo su mercado interno. El continuo crecimiento de los mercados minoristas internos de China continuará formando la base para un fuerte crecimiento del comercio interno de la demanda de China. (Arechaga, 2018)

4.3 Conclusiones

Al Haber realizado la propuesta de la construcción del canal interoceánico se pretendía trascender en las relaciones económicas E internacionales de la región donde Nicaragua, sería el medio de negociación con países que inversores, por lo que dirigir el proyecto de mayor importancia para el país desde el ámbito positivo hasta el negativo, ha sido expresando en las relaciones políticas que el canal género en el proceso de Adjudicación.

La inversión en Latinoamérica ha creado un proceso importante, debido a que países como honduras logro la inversión un proyecto de canal seco creando nuevas carretas, y turismo a la región con ingresos a la población.

¿Qué se obtendrá en términos políticos y económicos con la construcción del nuevo canal interoceánico de Nicaragua en Centroamérica? Lo que se espera obtener en el aspecto económico es el ingreso de divisas por parte de los inversionistas, debido a que Nicaragua está dispuesta a permitir obras de gran magnitud , en términos políticos un nuevo ha aliado que ponga en presencia al País de Nicaragua ante la Región demostrando que hay inversión y no solo por parte de Estados.

¿Cuál ha sido el impacto de la inversión en Latinoamérica? el que China mire a Latinoamérica como su futuro proyecto negociación donde la Ruta de la seda, comprenda uno de los proyectos que generara mucho flujo de dinero, como movilización de materia prima y crecimiento de del producto interno bruto, para todos con la necesidad de creación de proyectos de infraestructura, el cual los países miembros se auxiliaran a través de la inversión de China y los procesos de desarrollo que están planeados para su ejecución como lo son los prestamos económicos en la región para ayudar al desarrollo.

¿Cuáles son las perspectivas en el nuevo orden mundial con la construcción del nuevo canal Interoceánico?

1. El crecimiento de China como potencia económica

2. El desplazamiento de Estados Unidos en Latinoamérica, y que sigue permitiendo que China Invierta más en la región, desalojara de la dependencia de los países, como que Latinoamérica es el patio trasero de Estados Unidos,
3. El ingreso de China en la carrera de ganar terreno, al obtener relaciones con sus competidores como lo es Rusia, para generar un nuevo dominio en la Región donde en la actualidad también estará presente China como un gran inversor económico y político

Estudiar la influencia geopolítica, las acciones que se promueven entre los Estados latinoamericanos y Nicaragua para la obtención de beneficios entre las naciones, esto se da por la necesidad de crear un bien común donde todos se beneficien con el capital China que busca donde brindar el dinero sin poner mayor inconveniente, para satisfacer las necesidades de los países que soliciten el pago financiero en naciones de periferia, centro y semiperiferia según sean las condiciones que presenten.

Las políticas públicas del Estado de Nicaragua en la construcción del canal, una descripción del proceso político que favorecerá o no al desarrollo de la nación de Nicaragua, se encuentra en la Ley 840, las propiedades públicas serán entregadas gratuitamente al inversionista, sin un pago a favor del Estado Nicaragüense, lo cual es totalmente lesivo para el Estado. Y en el caso de las propiedades privadas y comunitarias, estas serán pagadas a un valor catastral que es ampliamente inferior al valor de mercado de las mismas, violando los derechos constitucionales expresados en la Constitución Política de Nicaragua.

Caracterizar la opinión internacional en la lucha de poder, Establecer cuáles serán las relaciones actuales que girarán entorno a Latinoamérica y la empresa internacional Hong Kong Nicaragua Canal Development, (HNKD).

En Guatemala se promovieron las relaciones económicas con China en materia diplomática y de proyectos de ayuda a la población mediante la embajada de China en Guatemala. Pero esto indica que el proyecto liderado por una empresa no es una inversión directa del Gobierno China, por lo tanto las disposiciones del Canal Interoceánico no son obligaciones Nacionales Para China.

En Nicaragua la relación de inversión ha sido un proceso lento ya que le canal no generó buenas expectativas en sus inicios pero en la actualidad el canal es un proyecto fallido que no se ha llevado a cabo pero que no se sabe a ciencia cierta que en el futuro se remonte la idea.

La relación pueblo-gobierno ha decaído drásticamente al crear las leyes de Expropiación de territorio, por el trayecto que tendría el canal pasaría por la mitad del país destruyendo el ecosistema, como la propiedad de los habitantes los cuales serían desalojados de sus terrenos debido a una nueva ley que no siguió los procesos de aceptación y regulación de debe conllevar según lo que estipula la constitución.

La inversión para Latinoamérica ha sido de mucho impulso gracias a que la publicidad del canal fomentó la imagen de los países vecinos donde demuestra que hay muchas posibilidades de inversión con muy pocos riesgos ya que Latinoamérica es un lugar de oportunidades para el que tenga dinero que invertir, las mismas leyes hacen fáciles el ingreso de productos, proyectos, ayuda y sobre todo la mano de obra abundante y a menor costo.

En conclusión La construcción del Canal no se realizó la inversión en Latinoamérica si es real y promueve el crecimiento de las naciones a través del flujo de dinero y producto en el mundo por medio de la navegación marítima, ya que es un mal necesario para el desarrollo de las sociedades y crecimiento de poder mundial.

Bibliografía

- 1971), a. H. (2013). *Antecedentes históricos jurídicos sobre el canal interoceánico (1826-1971)*. Nicaragua: dirección general del digesto jurídico nicaraguense.
- Ambiental, u. S. (2009). *Derecho ambiental en centroamérica*. San jose costa rica: bmz.
- Arechaga, j. I. (2018). *América latina en la globalización china*. Nodal.
- Cabistan, f. E. (2006). *Hacia una integración de los países latinoamericanos*. Guatemala: incep.
- Calduch, r. (1981). *Corroboración de teorías*. Oxford: fce.
- Centroamericana, s. D. (2012). *Relaciones comerciales entre centroamérica la república popular de china*. San salvador: sieca.
- Clacds, c. L. (2014). *Comercio e inversión entre américa central y china*. Incae.
- Collins, j. D. (1978). *Ciencia social y política exterior*. México: dirección general de publicación.
- Desarrollo, c. C. (1986). *Convenio constitutivo de la comisión centroamericana del ambiente y desarrollo*. San jose costa rica.
- Duarte, m. H. (1936). El canal de nicaragua 1833. *Revista académica de geografía e historia de nicaragua tomo i*, 291-292.
- Et, a. R. (2016). *La presencia de china en américa latina consecuencias, inversión y cooperación económica* (1 ed., vol. I). (a. S. Lara, ed.) Colombia: isbn. Recuperado el 1 de mayo de 2019
- Fidh. (2016). *Concesión del canal interoceánico en nicaragua: grave impacto en los derechos humanos*. Nicaragua: fidh.

- Garcia, f. (2005). Balance macroeconomico. *Reporte politico, panorama centro americano*, 4 a 18.
- Hknd grup. (2014). *Nicaragua canal project description*. Nicaragua: hnkd.
- Humanidad, c. I. (1985). *Historia de la humanidad: desarrollo cultural y científico*. Planeta .
- Humboldt, c. (2014). *Estudio, valoraciones socio ambientales de la ruta seleccionada para la construccion del gran canal interoceanico por nicaragua*. Nicaragua: centro humboldt.
- Incae. (2014). *Comercio e inversión entre américa central y china*. . Incae.
- Incep. (1995). La cumbre mundial sobre desarrollo sicial y centro america. *La cumbre mundial sobre desarrollo sicial y centro america* (págs. 18, 118,119,120,122,123,124,125,126,127,127,129 y 130). El salvador y copenhague: incep.
- Internacional. (2015). *Canales internacionales*. Internacional.
- Interoceanico, a. M. (2013). *Acuerdo marco de consecion e implementacion para la construccion del canal interoceanico* (vol. 1). Nicaragua, managua, nicaragua: la gaceta.
- Lange, o. (1976). *Economia politica*. Mexico: fondo de cultura de mexico.
- Latina, l. A. (2014). *Los acuerdos de comercio preferencial en america latina*. Mexico: aladi.
- Lengua, r. C. (2000). *Diccionario*. España: real academia española.
- Ley 840 ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaraguense atingente al canal, z. D. (2013). *Ley 840 ley especial para el desarrollo de infraestructura y*

transporte nicaraguense atingente al canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas. Nicaragua: la gaceta, diario oficial.

Mahan, a. T. (1898). *El interes de estados unidos de america en el poderio maritimo presente y futuro.* Colombia: unibiblos.

Marx, c. (1976). *El capital ii.* Colombia: fondo de cultura economica.

Nacional, a. N. (2013). *Ley n° 840.* Nicaragua: la gaceta.

Naturales, I. G. (1996). *Ley general del medio ambiente y recursos naturales.* Managua: asamblea nacional la republica de nicaragua.

Nicaragua, a. N. (2013). *Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaraguense atingente a el canak, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas.* Nicaragua: la gaceta, diario oficial.

Nicaragua, a. N. (2014). *Contitucion politica de la republica de nicaragua.* Managua: la gaceta.

Nicaragua, I. 8. (2012). *Ley 800 del regimen juridico de el gran canal interoceanico de nicaragua y de creacion de la autroridad de el gran canal interoceanico de nicaragua.* Nicaragua: la gaceta.

Ocde, c. C. (2014). *Perpectivas economicas de las america latina 2014 logistica y competitividad para el desarrollo.* Cepal.

Prebisch. (2001). Teoria de dependencia. *Revista critica de ciencias sociales y juridicas..*

Ricardo capateli, k. B. (1969). *Relaciones internacionales, integracion y desarrollo.* Argentina: printed.

Rivas, C. (2014). *Tratados y acuerdos comerciales negociados por Nicaragua:* M ministerio de fomento, industria y comercio.

- Robert Inglehart, J. E. (1972). *Las bases políticas del desarrollo económico*. España: Euro Americas S.A.
- SIECA. (2012). *Relaciones Comerciales entre Centroamérica y la República Popular China*. El Salvador: SIECA.
- Sweezy, P. A. (1980). *El capital Monopolista*. Mexico: siglo xxi S.A.
- Tamames, R. (1980). *Estructura Económica Internacional*. Madrid: Alianza editorial.
- Urcuyo, C. (2014). *Relaciones de China con Centro América*. Costa Rica: CIPA.
- USAID. (2015). *Perspectivas desde el Barómetro de las Américas 2015*. Estados Unidos: LAPOP.

E-Grafia.

Panama, A. d. (29 de Septiembre de 2017). *Historia del Canal*. Obtenido de Historia del Canal: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>

PRENSA, L. (25 de NOVIEMBRE de 2012). CANAL SECO DE HONDURAS. <http://www.PRENSA libre .com/tema Honduras/>, pág. 1

Valencia, A. S. (20 de enero de 2005). *América Latina: de crisis y paradigmas : la teoría de la dependencia en el siglo XXI*. Mexico:<http://AmericaLatina/ @plazayvaldes.com>

Fernando, A. (5 de junio 2019) Los Nuevos Canales en Centroamérica: el último pulso de China. <http://los-nuevos-canales-en-centroamerica.com>.

Aldo. B. (29 de mayo de 2019) Crecimiento y Desarrollo/ Buenos negocios/<http://www.buenosnegocios.com>.

Beatriz de M. (24 de mayo 2019) Latinoamérica Foco de la Ruta de la Seda II/ http://www.el-nacional.com/noticias/columnista/latinoamerica-foco-ruta-seda_281667

Macarena V. (30 de mayo 2019) la Nueva Ruta de la Seda, El gran plan estratégico de China/https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html

Anexos

Entrevista a experto en Geopolítica e Inversión Internacional, Doc. José Fernando Castillo Tapia, Ministro Consular de la Embajada de México en Nicaragua, y Canadá

Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNAM.

PH. D. Ciencia Política y Sociología. Universidad de Salamanca.

La siguiente entrevista servirá para ampliar la información de la presente tesis sobre el tema de investigación la incidencia geopolítica de la construcción del canal interoceánico de Nicaragua y sus efectos con la inversión en Latinoamérica, así mismo nos ayudara a saber cuál ha sido el proceso que motivo la idea de la construcción y por qué Latinoamérica es un buen medio para la inversión.

1. ¿Cuál es su opinión con respecto a la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua?
2. ¿Cómo considerada las nuevas relaciones políticas de la región en torno a la inversión económica?
3. ¿Cuál ha sido el motivo por el cual China Continental este adquiriendo poder en Latinoamérica?
4. ¿La Inversión de China en México ha sido un proceso largo pero como podría entenderse en la actualidad, cual es propósito?
5. ¿Desde el punto de vista geopolítico cual es la postura de México referente al Canal Interoceánico de Nicaragua?
6. ¿Consideraría que este proyecto abrirá nuevas etapas en el desarrollo de la región a nivel político, económico y de dominio?
7. ¿Cómo han sido las relaciones de México y Nicaragua con respecto a la inversión del canal interoceánico?

8. ¿Cómo podría entenderse en la actualidad la Inversión en Latinoamérica?

