

# A cien años del Canal de Panamá: La competencia por el Istmo

Marcos Cueva

---

## Resumen

**Polémicamente, el autor menciona en este trabajo que no se puede ubicar el futuro exacto del Canal de Panamá por un motivo sencillo: las relaciones comerciales internacionales por ahora no son estables.** No queda claro por cuánto tiempo Estados Unidos podrá mantener una posición preponderante, que sigue teniendo hoy en el comercio por el Canal de Panamá. Persiste un desafío chino sobre todo en Nicaragua, aunque no están claras las características de la relación económica y comercial entre los chinos y los estadounidenses. Debe recordarse que el Istmo Centroamericano se encuentra en el centro de alguna multipolaridad (América Latina, sigue siendo un usuario bastante secundario) y tampoco está decidido que China y Rusia, juntos, constituyan un bloque alternativo, aunque a éste, según algunos, puede pertenecer la obra interoceánica en Nicaragua, de concretarse. El renovado interés por el Canal de Panamá se vincula a la historia más reciente de México y también a intereses de países como Estados Unidos. El nuevo boom esperado por el Canal de Panamá tiene que ver con el transporte de GLN (gas natural licuado) desde Estados Unidos hacia los mercados asiáticos, algo que ha entusiasmado a los japoneses. Es decir, ¿la moneda está en el aire, para potenciar aún más al Canal de Panamá, o plantear su decadencia?

**Palabras clave:** Estados Unidos, transporte y relaciones comerciales.

## Abstract

**Polemically, the author mentions in this work that it could not locate the exact future of the Panama Canal for a simple reason: for now international trade relations are not stable.** It is not clear how long the United States will be able to maintain a dominant position, which continues today in the trade through the Panama Canal. Persists a Chinese challenge especially in Nicaragua, although the characteristics are not clear of the economic and commercial relationship between the Chinese and Americans. It should be remembered that the Central American Isthmus is located in the center of some multipolarity (Latin America, it remains a fairly secondary user) and also it is not decided that China and Russia, together constitute an alternative block, although, according to some, the Nicaragua interoceanic work may belong to materialize. The renewed interest by the Panama Canal is linked to the history more recent of Mexico and also to interests of countries as United States. The new boom expected by the Panama Canal has to do with the transport of LNG (liquefied natural gas) from United States toward the Asian markets, something that has excited to the Japanese. That is to say, the coin is in the air, to further enhance the Panama Canal, or propose its decline?

**Key words:** United States, transport and commercial relations.

## Introducción

A pesar de que el mundo parece haber entrado hoy en una situación completamente desconocida, por la globalización y por el alcance de los adelantos tecnológicos, la historia reciente del Canal de Panamá y en general del istmo recuerda al siglo XIX, cuando varias potencias se disputaron la posibilidad de construir una vía interoceánica, y tanto Panamá como Nicaragua tuvieron un papel de primer orden. Es lo que sucede en la actualidad: pese a la ampliación del Canal de Panamá a los cien años de que fuera inaugurado, la polémica sobre el futuro interoceánico continúa y se han abierto alternativas, entre ellas la de un paso por Nicaragua, que a juicio de algunos, por ejemplo escritores rusos, es una “bomba geoestratégica”, dada la participación conjunta de China y Rusia en el proyecto. El lugar del Canal de Panamá en el comercio internacional no está decidido, y en el trabajo que presentamos aquí consideramos que el examen de las distintas alternativas debe ser cuidadoso: si el istmo comunica hoy en lo fundamental a Estados Unidos con la región Asia-Pacífico, no existen por ahora elementos suficientes para establecer una tendencia definitiva sobre el sentido de este tráfico, ni sobre los que serán sus principales beneficiarios. Lo que queremos decir es que la ampliación del Canal de Panamá no resuelve por sí sola esta problemática, que depende de una evolución que está más allá de lo local, y que involucra hoy a las relaciones entre Estados Unidos y China. En este trabajo, que interroga el lugar geoestratégico del Canal de Panamá, no hemos querido adelantarnos a garantizar que seguirá la hegemonía estadounidense, ni a profetizar una futura hegemonía china (o sino-rusa, inclusive). También es posible un condominio sino-estadounidense, y no es de descartar el fracaso chino, o la existencia simultánea de varias rutas a futuro. No todo se decidirá en el istmo y es preferible aventurar algunas hipótesis que salgan del marco local y se adentren en un amplio contexto internacional.

Por lo pronto, la situación actual de los pasos interoceánicos desde México hasta Colombia pareciera confirmar la importancia

del Canal de Panamá, puesto que la ampliación está por terminarse, ahora que se cumplen cien años de la vía. Es el Canal que existe por ahora y no hay otro, pese a la significativa cantidad de proyectos alternativos que han sido mencionados. Desde 1914, el Canal de Panamá sirvió en buena medida a los intereses estadounidenses. Es probable que el Canal de Panamá actual siga haciéndolo, pese a que en 1999 pasó de una autoridad estadounidense a otra panameña. ¿Significa esto que, con la ampliación del Canal panameño, se ha resuelto el problema de saber cuál es el lugar exacto del istmo centroamericano y panameño en el comercio internacional? El propósito de este trabajo es el de demostrar que persiste la incertidumbre sobre el futuro de este istmo.

## Una historia ya vieja

En la historia moderna del istmo, son más los periodos de disputa por las vías interoceánicas potenciales que los periodos de paz y de tráfico estable. El Canal de Panamá, la vía decisiva a finales del siglo XIX, se inauguró en 1914 y tuvo su esplendor sobre todo por cerca de 20 o 25 años después de la Segunda Guerra Mundial, aunque está otro periodo similar entre la fecha de su inauguración y la segunda guerra ya mencionada. Para que la opción panameña se consolidara a finales del siglo XIX, tuvieron que pasar décadas de disputa entre varias potencias, a pesar de que Estados Unidos ya había ganado posiciones con el ferrocarril interoceánico a mediados del siglo XIX, cuando el paso panameño contribuyó a unir la Costa Este y la del Oeste estadounidenses en plena fiebre del oro en California (ferrocarril de 1855). El auge no fue muy duradero, si se compara con unos 20 años de crisis posteriores. En estos años, todo el istmo, desde Tehuantepec hasta Panamá, fue objeto de disputa entre varias potencias, hasta que Estados Unidos consiguiera imponerse en 1903.

La historia de lo sucedido en Panamá es bien conocida, y las fuentes están correctamente establecidas. El principal acontecimiento antes de 1903 fue el fracaso del proyecto de Ferdinand de Lesseps, el constructor de Suez. Panamá todavía lleva la impronta de este

periodo en algunas construcciones ya viejas. Sin embargo, eso no fue todo. En México, por la importancia de Tehuantepec, es posible contar hoy con buenas reconstrucciones de una historia que fue más allá de la presencia francesa en el paso panameño. Había en efecto otra rivalidad, entre Estados Unidos y Gran Bretaña, que involucró sobre todo a Nicaragua y en cierta medida a México. Los dos países estaban en la mira de las potencias del siglo XIX para construir una vía interoceánica. La historia tocó tangencialmente a Panamá, con la firma del Tratado Clayton-Bulwer (1850), pero siguió en Nicaragua, donde compañías estadounidenses buscaron construir una vía interoceánica a finales del siglo XIX (Galeana 2006) y en México, donde la suerte de Tehuantepec pareció jugarse en el Tratado McLane Ocampo de 1859, que luego no tuvo seguimiento. Cabe señalar que en esta época las presiones estadounidenses sobre México llegaban más lejos: buscaban desde la cesión de Baja California hasta dos pasos, uno de Nogales a Guaymas y otro, que tiene actualidad, desde Camargo o Tamaulipas hasta Mazatlán (Galeana 2006), con la idea de construir un ferrocarril que atravesara Chihuahua y Sonora (Galeana 2006). Pareciera que cada potencia quería un canal interoceánico propio: Francia, en menor medida Gran Bretaña (que finalmente prefirió reservarse posiciones caribeñas en Honduras) y Estados Unidos. La victoria estadounidense no se consiguió sin disputas. Lo sorprendente es que ya desde entonces la Historia registra a otras dos potencias involucradas en Nicaragua durante la presidencia de José Santos Zelaya: Japón y Alemania (Cockcroft 2001).

Así, lo que sucedía a nivel internacional se reflejaba en el relativamente pequeño espacio del istmo. Francia y Gran Bretaña entraban en una larga decadencia que la Primera Guerra Mundial confirmó, con la estrepitosa hecatombe humana en Francia y el paulatino fin de la libra esterlina como principal moneda internacional en el caso de Gran Bretaña. Tres potencias aparecieron en el horizonte y una de ellas se impuso entre los pares: Estados Unidos, Japón y Alemania. Tuvo que pasar casi medio siglo de disputas internacionales

para la victoria estadounidense en el hemisferio occidental en 1945 y la edad de oro del Canal, hasta 1964 al menos (1964 es la fecha de la rebelión estudiantil en el Canal).

No es por cierto una historia que esté tan lejana. Resulta sorprendente ver las rutas que en la época de Juárez interesaban a los estadounidenses –ya las hemos mencionado– y las que se han realizado hoy, como la que une a Mazatlán con Durango y puede llegar hasta Coahuila (Torreón, Saltillo), Nuevo León (Monterrey), Tamaulipas (Matamoros) y Texas, en Pharr, punto de enlace con el Este estadounidense por la carretera 69. Por lo demás, no se abandonó del todo el paso por Tehuantepec, con el proyecto Puerto América desde Salina Cruz hasta Coatzacoalcos, pero hay también una historia reciente de planes que no alcanzaron a concretarse, como sucedió en buena medida con el Plan Puebla-Panamá. Tenemos siempre tendencias, pero no son líneas rectas.

Hasta la fecha, es posible establecer que desde el inicio de la crisis, entre finales de los años 60 y principios de los 70, aparecieron dos competidores de Estados Unidos en el istmo centroamericano. Finalmente, los europeos, a través de España (y con Italia y Bélgica como asociados), ganaron la licitación para ampliar el Canal de Panamá, aunque esta presencia no desafiaba mucho a los estadounidenses. Japón sí había conseguido un desafío mayor: pensó durante casi dos décadas en un Canal a nivel del mar, se involucró en Panamá muy activamente en los años 80, y la rivalidad entre Japón y Estados Unidos fue, según algunos autores, uno de los motivos por los cuales Washington vio con malos ojos a Torrijos e intervino a finales de 1989 en Panamá, algo que ha sido tratado por ejemplo por John Perkins (2004). Es un hecho que Japón quedó desplazado y no habrá un “Lesseps” japonés. Cabe hacer notar que la presencia japonesa en Panamá coincidió con un periodo durante el cual se especuló mucho sobre la potencia japonesa: algunos pensaban que Japón era la alternativa a Estados Unidos, aunque desde los Acuerdos de Plaza (1985) podía verse que las cosas no eran exactamente así. Japón estuvo de moda,

pero ya no lo está. También en los 80 fue creciendo el número de autores que veían en la Unión Europea otra alternativa a Estados Unidos, y tampoco resultó. La UE tiene hoy muchos problemas y Japón no es ya la potencia más importante del Pacífico asiático, ni hay una “Era del Pacífico”.

Estados Unidos superó bastante bien estas pruebas. Si vemos la historia más reciente del Canal de Panamá, podemos constatar que refleja estas tensiones en la economía internacional. La presencia japonesa pasada y la actual presencia española no fueron un obstáculo mayor para que siguieran predominando los intereses estadounidenses en Panamá. Este predominio hace pensar a muchos en Panamá que el Canal, a sus cien años, seguirá siendo la vía interoceánica más decisiva para unir el Atlántico y el Pacífico. A corto y mediano plazo, parece que así será: no hay otra vía a la vista, ni siquiera por los pequeños proyectos en Guatemala o Costa Rica, para el transporte multimodal. Si nos atenemos a lo dicho hasta aquí, tendremos un Canal de Panamá donde Estados Unidos sigue siendo la principal potencia y Europa Occidental y Japón se mantienen en un papel subordinado. Esta es una posibilidad que parece concretarse para los próximos años y que puede afianzarse, según veremos.

### El Canal y la perspectiva del gas

A grandes rasgos, desde el inicio de la crisis a finales de los años 70 no ha cambiado mucho el cuadro de usuarios del Canal de Panamá, ya que lo encabeza Estados Unidos, seguido por países asiáticos, con pocas excepciones latinoamericanas (Chile en particular). El Canal ya no está dedicado con mucho al tráfico entre el Este y el Oeste estadounidenses, sino que sirve para el tráfico desde el Este de Estados Unidos a los mercados asiáticos. Lo que pretendió en algún momento Japón fue cambiar el sentido del tráfico, para hacerlo desde Japón a la Costa Este, algo distinto de la ruta inversa. Sin embargo, hoy los japoneses parecen haber aceptado el estado de cosas. La novedad es que el segundo usuario del Canal, aunque bastante por detrás de Estados

Unidos, es China y ya no Japón. Se refleja así un estado de cosas donde, sobre todo desde la crisis de 1997, ya no es Japón la potencia más fuerte de la región Asia-Pacífico, sino que ahora es China. Un tercer usuario de relativa importancia es Sud Corea. Es en este marco que la ampliación está por concluir y quedó en manos de un consorcio con una empresa española (Sacyr Valle hermoso) como principal constructora. Puede ser que en algún momento el Canal panameño haya sido visto como obsoleto y hasta hoy se discute si con la ampliación cubrirá realmente todas las expectativas que se tienen.

El renovado interés por el Canal lo vincula a la historia más reciente de México y vincula ambos países a Estados Unidos, a diferencia de las rutas alternas que han sido contempladas en el istmo centroamericano. En efecto, el nuevo boom esperado para el Canal tiene que ver con el transporte de GLN desde Estados Unidos –en particular, desde el golfo de México– hacia los mercados asiáticos, algo que, de entrada, ha entusiasmado a los japoneses. Según veremos, lo que no es seguro es que este boom sea duradero, aunque por lo pronto un buen número de buques que pasan por el Cabo de Hornos puedan acortar en casi la mitad el viaje desde Estados Unidos a los países asiáticos. ¿Concierne esto a China? No está del todo claro. En todo caso, como México, Panamá pese haberle apostado en buena medida a esta “revolución del gas esquisto”, que promete convertir pronto a Estados Unidos a un país autosuficiente en energéticos, en desplazar a las principales potencias petroleras, como Rusia y Arabia Saudita, y en volver a los estadounidenses exportadores de GNL, incluso en remplazo de energías como la eólica, la nuclear y la electricidad generada con carbón. La previsión más optimista es que Estados Unidos, donde la producción de hidrocarburos ha crecido a toda velocidad en los últimos tres años, puede convertirse en el mayor productor del mundo a finales de esta década, pasando del déficit a un superávit comercial en este rubro (Oppenheimer 2014). Los cálculos más optimistas señalan que Estados Unidos puede incrementar sus reservas de gas esquisto de 30

a 100 años y extenderlas en Texas, Luisiana y Pennsylvania, pero también Ohio, Nueva York y Dakota del Norte, según las estimaciones estadounidenses más positivas (Jalife-Rahme 2014); además, este lugar sería compartido con otros dos países anglosajones con reservas de gas esquisto, Australia y Canadá (Jalife-Rahme 2014). En México, la prospectiva se ha acelerado desde 2010 e involucra cerca de Texas a los estados de Chihuahua, Nuevo León, Coahuila, Tamaulipas y Veracruz, con el espacio con mayor potencial Allende-Piedras Negras. Hemos querido considerar aquí que esta “revolución” es una tendencia, pero están también en juego contra-tendencias: dicho de otro modo, si bien el gas de esquisto promete ganancias, también tiene problemas de costos que no pueden descartarse. Tal vez Panamá y a su modo México hayan apostado sin considerar costos con suficiente cuidado, aunque precipitados por los cálculos estadounidenses, de orden global e interesados en reacomodarse frente a los intereses de Rusia y Medio Oriente en la rivalidad por los mercados energéticos internacionales. Ni siquiera es sabido con exactitud cuál es el cálculo: según las grandes empresas gasíferas de Rusia, el gas de esquisto no tiene mayor futuro para las exportaciones estadounidenses, pero puede tenerlo para la seguridad energética de Estados Unidos (Jalife-Rahme 2014), en lo que involucraría México, pero dejando fuera las expectativas de exportación a largo plazo que beneficiarían al Canal de Panamá.

¿Está clara la posición de China, que es el mayor consumidor de energía en el planeta, en esta “revolución”? No del todo. Estados Unidos considera que puede ayudar a China a obtener gas esquisto, dado que el país asiático tiene la primera reserva mundial y se está trabajando en la producción en lugares como Sichuan. Con todo, la extracción de este gas no es tan sencilla en China como en Texas o Pennsylvania, por las complicaciones geológicas, no hay infraestructura (acceso a gasoductos, etcétera) y tampoco regulación clara en la materia. Hasta hoy, si bien es algo conocido donde se encuentran las reservas más importantes del mundo, no hay claridad sobre el futuro de la producción en la nación con las

mayores reservas: es una gran incógnita y pesa sobre el futuro del tráfico entre Estados Unidos y la región Asia-Pacífico. Lo estimado hasta ahora no es que China pueda explotar de lleno las reservas de gas de esquisto, y se prevé más bien que siga importando gas natural licuado y que importe gas propano (para convertirlo en propileno y en artículos de consumo varios) de Estados Unidos. En lo inmediato, China será el país dependiente de este tráfico por el Canal de Panamá. Este es un importante elemento de incertidumbre sobre el futuro del gas esquisto.

Asimismo, dos objeciones han sido planteadas a esta “revolución”. La primera, muy sonada, es de origen ambiental, y tiene dos aspectos: uno de ellos es la protesta de pobladores de Estados Unidos víctimas de contaminación, y el otro está en las dificultades de extracción, que no garantizan grandes ganancias ante los costos de producción. Los testimonios sobre protestas de pobladores en Estados Unidos no faltan, y este problema ambiental ha desembocado en uno más: el fracking, la fractura hidráulica para obtener este gas, ha sido prohibido en varios lugares, sobre todo de Europa, como ha sucedido en Francia, Bulgaria, Rumania, Alemania, Italia, el cantón de Friburgo en Suiza, en las localidades autónomas españolas de Cantabria y La Rioja, y más allá de Europa, en Québec, Canadá, y en una comunidad de la Patagonia argentina (en Sudáfrica e Irlanda del Norte se postergó la explotación). Existen elementos para pensar que la obtención de gas de esquisto incide en el calentamiento climático, contamina el agua y puede provocar movimientos sísmicos. En Estados Unidos quedó devastada una zona equivalente a la superficie del estado de Delaware.

De aprobarse en otras latitudes, el boom podría ser depredador y dejar secuelas de contaminación ambiental. Dados los costos ambientales y salvo que la producción sea deslocalizada a lugares sin regulaciones de protección ambiental, el boom del gas de esquisto tal vez no sobrepase alrededor de diez años, según las previsiones más pesimistas. El problema está en saber por qué se habría pasado

por alto este problema de costos para hacer previsiones tan optimistas. Una de las explicaciones está en las finanzas, y en Wall Street, muy concretamente, que habría inflado las estimaciones para hacer ganancias a corto plazo, en una burbuja comparable en algunos aspectos a las del dot.com y la inmobiliaria en el pasado (Jalife-Rahme 2014). Desde estas “estimaciones”, mucho ha sido revisado y la visión de Arabia Saudita y la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) sobre el gas de esquisto estadounidense es otra. La estimación estadounidense había servido por cierto para obtener desregulaciones ambientales en los propios Estados Unidos (Jalife-Rahme 2014).

### China en el Istmo

Ya hemos señalado qué cálculos hacen prever a muchos que el Canal de Panamá seguirá siendo la vía interoceánica privilegiada entre el Atlántico y el Pacífico. No son cálculos que deban descartarse, aunque hay imponderables. De todos modos, por ahora no existen alternativas, incluso si pese a la ampliación el Canal panameño permanece limitado. Al mismo tiempo, China ha tomado distintas iniciativas que llevan a hacerse preguntas sobre la orientación del comercio internacional por el istmo centroamericano. Existen proyectos chinos desde el canal seco por Guatemala, desde puerto Barrios hasta Quetzal (con un oleoducto, una vía férrea y una autopista de alta velocidad, con la idea de hacerle competencia a Long Beach para el transporte de Asia a la costa Este estadounidense) hasta otro paso por Colombia (por el tapón del Darién), pasando por Honduras (con diez líneas de ferrocarriles desde el Caribe hasta el golfo de Fonseca) y por el proyecto de mayor alcance, en el que está prevista la participación rusa: es el Canal de Nicaragua, que debería estar terminado para el año 2029, aunque con capacidad para operar en parte desde el año 2019. La concesión a una compañía china para el canal nicaragüense ya fue hecha e incluso anunciada oficialmente. Si consideramos que el proyecto por Nicaragua es el de mayores dimensiones, podríamos pensar en que desafiaría a

Estados Unidos, al Canal panameño, que se encontraría relegado a un lugar secundario, y a la hegemonía estadounidense, oponiéndole un condominio euroasiático, con China y Rusia, no con China y Estados Unidos. No es una posibilidad que esté descartada, aunque en este momento no es un desafío serio para Estados Unidos. Si fuera como se sugiere aquí, el istmo centroamericano ya no serviría en lo fundamental para transportar mercaderías estadounidenses al mercado asiático, para beneficio de Estados Unidos. La corriente se invertiría, para beneficio chino, salvo en casos como el transporte de petróleo (de Venezuela, por ejemplo) a China, que es una de las posibilidades que interesan en el canal seco guatemalteco. El problema está en interrogar el sentido de los flujos por el istmo, no los flujos en sí, que a veces no dicen mayor cosa.

No cabe duda de que en muchos aspectos China se ha convertido en una potencia económica. Desde el año 2009, China es el mayor exportador mundial de bienes y el segundo importador del mundo (Anonimo 2012). Para este año 2014, algunas estimaciones, como las del Banco Mundial, muestran cómo China podría haberse convertido ya en la primera economía del mundo. Cabe hacer notar que es cosa de “volumen”. Ahora bien, hace rato que el dinamismo chino parece estar evitando una crisis mayor a escala internacional. Algunos autores no dudan en afirmar que China es la locomotora de la economía mundial, que habría permitido salir de una crisis como la de 1997 y la de 2001 (Caputo 2005, *In*: Dos Santos 2005), y tener un papel importante en 2008, a la hora de evitar un desastre mayor. Este papel puede mantenerse aún, aunque no está claro por cuánto tiempo. Hasta hace poco, este rol de China podía hacer pensar en un condominio entre éste país y Estados Unidos, convertidos en dos grandes importadores del mundo (Caputo 2005, *In*: Dos Santos 2005), digamos que uno de materias primas y productos agrícolas, y el otro de artículos manufacturados. Dado este virtual condominio, no era de extrañar que se reflejara en el istmo centroamericano, aunque sucedió en un principio por el interés chino en Panamá.

Hay que considerar que muchas de las cifras que dan cuenta del poderío chino son absolutas y dicen poco sobre cambios en las relaciones económicas internacionales. En todo caso, hay que saber también que para Brasil y Chile, China es desde finales de la década pasada el principal mercado de exportación, y que es el segundo para Perú, Cuba y Costa Rica. México, a su vez, es el principal importador desde China, con un 48% del total de las importaciones latinoamericanas desde el país asiático (Anónimo 2012). Es algo nuevo y América Latina logró convertirse recientemente en el socio comercial más dinámico de China (Anónimo 2012).

Aun así, hasta ahora no hay mayor diferencia entre el patrón de comportamiento hacia América Latina que tenía Japón en el pasado y el que China tiene hasta ahora. Ambos países se han interesado ante todo en la mano de obra barata y en los recursos naturales latinoamericanos, al grado que China provoca la “reprimarización” de algunas economías latinoamericanas. La cooperación económica es menor que con África, por ejemplo, la contribución a la creación de capacidad tecnológica es mínima y la inversión extranjera es menos importante de lo que pudiera parecer, ya que se concentra en paraísos fiscales. Por otra parte, la presencia latinoamericana en China no es muy importante. China no permite que América Latina tenga mayor poder de negociación, y no lo tiene porque, para la misma China, el subcontinente no representa mucho más del 6% del comercio exterior chino (Anónimo 2012). En esta perspectiva, no queda clara la importancia de China para el futuro latinoamericano y hay que agregar que no hay presencia militar china en la región, como tampoco la hay de Rusia. Tal vez se explique así que, hasta ahora, Estados Unidos no haya demostrado mayor inquietud por la presencia económica china en América Latina. Hay otros parecidos con Japón: China no tiene presencia militar ninguna en América Latina, ni siquiera en la venta de armas (Rusia juega un papel más importante), y tampoco tiene otros instrumentos de fuerza, como una moneda que sea divisa mundial, a diferencia del dólar estadounidense, pese a la importancia del

yuan y las reservas internacionales de China.

Convendría no cometer los mismos errores que tal vez ocurrieron cuando muchos creyeron en los 80 que Japón era la alternativa a Estados Unidos. Que China sea una potencia económica en muchos aspectos mundial no quiere decir que sea una gran potencia como Estados Unidos, ni mucho menos que pueda leerse el ascenso chino como un peligro para Occidente y para Estados Unidos en particular. Es por este motivo que es poco lo que puede adelantarse sobre el sentido del proyecto de Canal en Nicaragua y su relación con el de Panamá. Cuando se especuló sobre Japón, se olvidó con frecuencia que este país no es una potencia militar, ni política, ni cultural. En ese momento, además, la presencia japonesa era menor en lugares como África, o tal vez incluso en Europa. Japón no se estaba convirtiendo en una potencia global. Tal vez se habló del “peligro japonés” por el temor estadounidense. Hoy existe en parte un fenómeno parecido con China, pero cabe señalar de entrada que no hay ninguna “amenaza china”, ni “peligro amarillo” para Occidente. China sigue una política militar y cultural defensiva, al igual que Rusia. Lo que es diferente es que, económicamente hablando, China sí tiene presencia global, prácticamente en todo el mundo. Es algo distinto de Japón. Con todo, no es suficiente para decir que China es la gran potencia del mañana. Desde este punto de vista, un Canal en Nicaragua no es amenazante y, por las características de China, ni siquiera es un hecho confirmado que este proyecto vaya a terminarse, aunque comience pronto. Algo muy parecido puede decirse de Rusia. No es una potencia global, ni tiene siquiera la presencia que en el pasado tenía la Unión Soviética en distintas partes del mundo.

### **¿Hay alternativa a Panamá?**

Consideramos que es posible recurrir al pasado, lo que no quiere decir que vaya a repetirse. El proyecto chino de Canal en Nicaragua puede tener éxito, como puede fracasar, ya que está planeado para un plazo relativamente largo. Si vemos el pasado, recordamos

que Francia fracasó en Panamá, pese al éxito de DeLesseps en Egipto, y que Gran Bretaña tuvo que irse retirando del istmo centroamericano. Estados Unidos ha tenido un reinado de casi 100 años, aunque no fue absoluto, como lo prueba la rivalidad de años atrás con Japón. Que China esté teniendo un ascenso importante no implica automáticamente que vaya a controlar el istmo centroamericano ni desbancar al Canal de Panamá. De igual manera, que Estados Unidos haya reinado por 100 años no quiere decir que este país tenga asegurado el futuro. No hay un eterno retorno, como no lo hay para China, pese a que algunos dicen que el ascenso chino es un regreso al poderío de hace tres siglos. El “eterno retorno” no es un método para evaluar perspectivas a futuro, ni es una manera de saber qué orientación tendrán los flujos de comercio internacional que pasan por el istmo centroamericano. Sabemos otra cosa, más estable: si en un inicio el Canal de Panamá era determinante para unir la costa Este y Oeste de Estados Unidos, como había ocurrido por lo demás con el ferrocarril a mediados del siglo XIX, luego la vía se tornó importante para el comercio entre Estados Unidos y la región Asia-Pacífico. Era esto lo que estaba en juego con la rivalidad japonesa en Panamá. Lo que está en juego ahora es el sentido del comercio: si Estados Unidos aprovechará el Canal ampliado para subordinar a la región Asia-Pacífico, o si China, suponiendo que tenga éxito en el futuro en Nicaragua, logrará invertir la tendencia y de algún modo subordinar a Estados Unidos. Tenemos tendencias, pero también incertidumbre e incluso contra-tendencias. No nos parece obvio que hayamos entrado a un periodo de estabilidad como el de la segunda posguerra, y habría que saber si lo prometido ahora que se amplió el Canal de Panamá será realmente duradero. Tampoco está asegurado. No lo está porque el tipo de relación entre Estados Unidos y Asia, en especial China, no está terminado de definir en el comercio internacional: ni es completa la decadencia estadounidense, ni es eterno el ascenso chino. Por lo demás, esta rivalidad, que por momentos es cooperación, tiene lugar en un espacio vital para la seguridad defensiva estadounidense.

### Conclusiones: ¿Y a futuro?

No se puede ubicar el futuro exacto del Canal de Panamá por un motivo sencillo: las relaciones comerciales internacionales por ahora no son estables. No queda claro por cuánto tiempo Estados Unidos podrá mantener una posición preponderante, que sigue teniendo hoy en el istmo y en el comercio por el Canal panameño. Al mismo tiempo, si bien hay un desafío chino, sobre todo en Nicaragua, tampoco está claro el lugar de China ante Estados Unidos, ni están claras las características de la relación entre chinos y estadounidenses. Estados Unidos ha tomado medidas para revertir su declive, aunque no puede saberse hoy si tendrán éxito, o si el declive proseguirá, en cuyo caso el Canal de Panamá se verá inmiscuido en un boom efímero. Tampoco está garantizado que China sea la potencia sucesora, ya que este país asiático carece de varias de las características que necesita tener un “hegemón”, como lo llaman algunos autores. El istmo centroamericano se encuentra en el centro de alguna multipolaridad (América Latina sigue siendo un usuario bastante secundario) y tampoco está decidido que China y Rusia, juntos, constituyan un bloque alternativo, aunque a éste, según algunos, puede pertenecer la obra interoceánica en Nicaragua, de concretarse.

Tal vez haya una diferencia entre China y Estados Unidos que valga la pena hacer notar, como lo han hecho algunos analistas: Estados Unidos se reservó el derecho de intervenir militarmente en Panamá más allá de 1999 (pese a la devolución del Canal), mientras que no tendrá este tipo de derechos en la vía interoceánica nicaragüense, si es que ésta se concreta –y se planea que esté en parte operando para el año 2019. China no tiene poderío militar fuera de la región Asia-Pacífico y la cooperación técnico-militar entre Rusia y Nicaragua difícilmente puede desafiar a Estados Unidos. Estamos ante potencias con distintas formas de incidir en las relaciones internacionales. En Panamá, Estados Unidos se sirvió de una intervención militar para frenar las ambiciones japonesas: ¿podría hacer lo mismo en Nicaragua, si la necesidad se presentara?

Tampoco es seguro. A lo sumo, podemos señalar, como lo hicimos desde la introducción, que la situación actual recuerda la del siglo XIX, sobre todo en la segunda mitad, aunque los países involucrados ya no son los mismos. No creemos en una simple repetición, por lo que los desenlaces pueden ser otros. El comercio internacional, por lo pronto, no ha salido de un largo periodo de reajustes.

## Referencias

- Caputo, O. 2005. Estados Unidos y China. ¿Locomotoras en la recuperación y en la crisis cíclicas de la economía mundial?. In: Dos Santos, T . 2005. Economía mundial y América Latina. Tendencias, problemas y desafíos. CLACSO, Buenos Aires, 411 pp.
- Cockcroft, J. D. 2001. América Latina y Estados Unidos: historia y política país por país. Siglo XXI, México, 875 pp.
- Anonimo. 2012. China y América Latina y el Caribe: hacia una relación económica y comercial estratégica, Santiago, CEPAL.
- Galeana, P. 2006. El Tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio. México, CISAN-Porrúa-UNAM, 515 pp.
- Jalife-Rahme, A. 2014. Muerte de Pemex y suicidio de México. 1er Ed. Orfila, México, 204 pp.
- Oppenheimer, A. El cuento de la caída de EU. Reforma, México. Consultado el 2 de mayo del 2014.
- Perkins, J. 2004. Confessions of an economic hit man. San Francisco, Berret-Koehler, 303 pp.

**Recibido:** 16/11/2016

**Aceptado:** 13/01/2017