PASADO Y PERSPECTIVA DEL CANAL INTEROCEÁNICO EN AMÉRICA CENTRAL

Pascal O. Girot Pignot [1]

El Istmo Centroamericano y la Geografía del Destino Manifiesto

La configuración geográfica del Istmo Centroamericano ha desde siempre nutrido el imaginario de políticos e ingenieros civiles. Cinco de los siete estados de América Central (con excepción de Belice y de El Salvador) tienen un potencial teórico en proveer de una ruta interoceánica. Las políticas de perforación del Istmo han sido objeto de rivalidades imperiales y de competencias entre países vecinos de la región en el transcurso de los últimos dos siglos. Este estudio propone una síntesis de dos siglos de geopolítica del Istmo Centroamericano. Con el fin de entender mejor lo que está en juego con la circulación interoceánica en América Central en el siglo XXI, es necesario considerar el peso de un pasado lleno de conflictos hegemónicos que marcó la vida política y económica del Istmo durante siglos. En un primer tiempo, nos proponemos analizar la evolución histórica de los designios canaleros en la región, particularmente en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX que culmina con la inauguración del Canal de Panamá en 1914. Desde entonces, las rivalidades imperiales y nacionales que acompañaron esta lucha por el canal, se atenuaron sin por lo tanto desaparecer del todo. La recurrencia de proyectos canaleros y la perennidad del discurso de perforación constituyen sin duda una constante de la geopolítica del Istmo Centroamericano. Las rivalidades pasan del plano político y militar al escenario de la globalización económica de finales del siglo XX. El papel del canal interoceánico por Centroamérica, cambió de ser un canal al servicio del comercio nacional de Estados Unidos en sus primeros cincuenta años, para ser un canal que es un paso obligado de la globalización, una obra que sigue cien años después siendo una pieza clave del comercio mundial. Celebrando en este nuevo siglo el paso a la jurisdicción panameña del Canal de Panamá, consecuencia de los acuerdos Torrijos–Carter de 1977, su rol futuro sigue siendo un asunto de actualidad. ¿Cuál será entonces la función y que es lo que estará en juego en el ámbito

[1]. Profesor Catedrático. Escuela de Geografía. Universidad de Costa Rica.

geopolítico con un canal interoceánico en América Central en los albores del siglo XXI? Una exploración sumaria de los dos siglos pasados permitirá contestar a esta interrogante y formular hipótesis en cuanto al futuro de la cuestión transístmica en América Central.

Un pasado tormentoso de rivalidades hegemónicas

Muy temprano, el potencial del Istmo Centroamericano fue advertido por la corona española. Desde el descubrimiento fortuito en 1513 de la costa Pacífica de Panamá, por Balboa, el potencial de comunicación interoceánica fue explotado por los poderes coloniales. Ya en 1550, el explorador portugués Antonio Galvão identificó las tres principales rutas transístmica de América Central: Tehuantepec en México, Nicaragua y Panamá. La corona Española capitalizó sobre ese potencial y construyó redes de transportes utilizando caminos de bestias enlazando las minas de oro del Alto y Bajo Perú con las plazas fuertes en el Caribe (como Cartagena). Panamá ya fungía como ruta interoceánica en el siglo XVII. Confrontada a los incesantes ataques de piratas y corsarios, España decidió utilizar Granada sobre el Lago de Nicaragua como puerto atrincherado desde 1640, y el Río San Juan como vía de comercio hacia el Caribe. A principios del siglo XVIII, el curso del Río San Juan no contaba menos de doce fortificaciones militares (Williams, M.H. 1971; Incer, J. 1990). Recordemos que las regiones costeras del litoral caribe del Istmo Centroamericano constituyeron una verdadera frontera militar desde Panamá hasta Belice en el transcurso de los siglos XVI, XVII y XVII (Dozier, C. 1985). La ocupación efectiva por la corona Española no cubriría más de un tercio del Istmo a su apogeo al principio del siglo XVIII. (Hall, C y H.Brignoli, 2003-en prensa).

Es al final del siglo de las luces que la rivalidad entre Inglaterra y España por el control del Istmo Centroamericano, culminó en 1780 con la penetración en Nicaragua por la Marina Británica, a través del río San Juan. A la cabeza de esta expedición militar, nos encontramos con nada menos que Horatio Nelson, entonces capitán de fragata de la Royal Navy (Floyd, T. 1967). Es la época tumultuosa de la independencia de Estados Unidos (1776), la revolución francesa (1789), la revuelta de Haití (1791) y su independencia (1804). En medio de esta época, un ingeniero francés, Martin de la Bastide, ofreció al rey de España en 1803 un abanico decorado con un mapa de Nicaragua en el centro de figuras alegóricas representando los continentes, con un Mercurio indicando el camino más corto por el Istmo de Nicaragua. En su llamado al rey de España, de la Bastide imaginaba que

el canal podría constituir de las fuerzas armadas españolas en América, funcionando como un emporio universal para las riquezas provenientes de los cuatro puntos del mundo. (Brannstrom, C. 1992) (ver Fig.No.1).

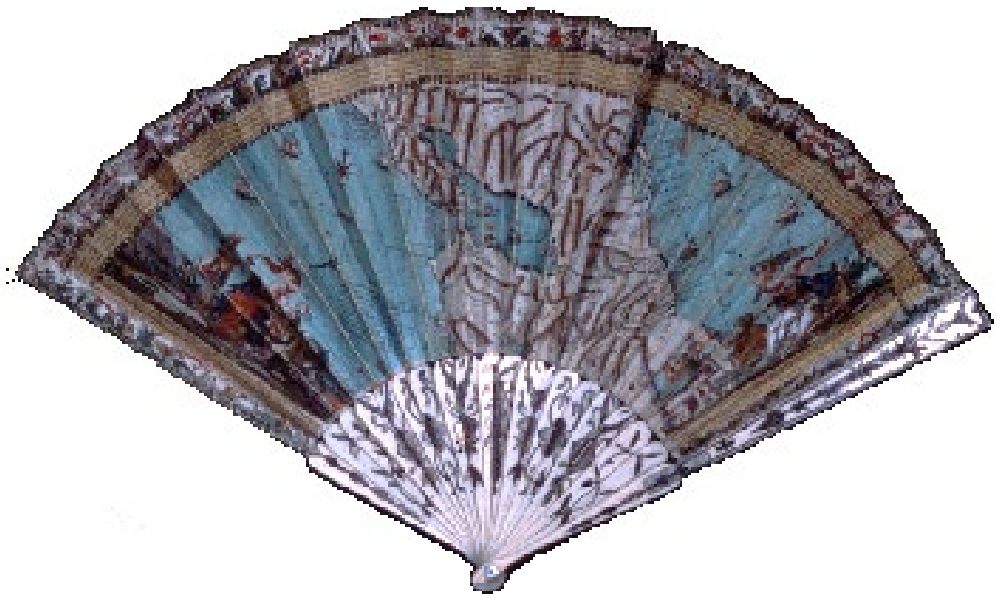

Figura Nº 1. Abanico decorado con un mapa de Nicaragua en el centro de figuras alegóricas representando los continentes, con un Mercurio indicando el camino más corto por el Istmo de Nicaragua.

El siglo XIX y la carrera al canal interoceánico

Habrá que esperar el siglo XIX para que el destino manifiesto del Istmo Centroamericano se revele con toda su amplitud. El siglo nos trae algunos de los precursores de los que luego imaginaron y construyeron un canal a través del Istmo Centroamericano. Alexander von Humboldt, está entre los más notables, ya que fue sin duda la persona que permitió la divulgación del potencial político y económico de la América Latina al público y a los poderes europeos. Al cabo de ese viaje histórico, von Humboldt describió las regiones de una América Latina, en la antesala del siglo XIX en su Ensayo Político sobre la Nueva España, publicado en 1811, Humboldt describe las cinco rutas interoceánicas más favorables. Aquellas comprendían: 1) el Istmo de Tehuantepec en México, 2) la ruta del Lago de Nicaragua y el San Juan, y tres rutas en el Istmo de Panamá 3) el Río Chagres-Panamá, 4) Bahía Caledonia-Limón y 5) el Río Atrato-Bahía Cupica (ver Fig No.2).

Figura Nº 2. Las cinco rutas transístmicas según Von Humboldt (1811).
Leyenda: A.Tehuantepec ; B. Lago de Nicaragua-San Juan; C.Chagres-Panamá; D. Bahía de Caledonia-Limón; E. Atrato-Bahía Cupica.

Las declaraciones de Alexander von Humboldt provocaran en Europa un interés intenso en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX. Ese estudio avivará las rivalidades imperiales de la época. Dichas rivalidades se han igualmente expresado con una larga serie de expediciones científicas, estudios topográficos, geológicos e hidráulicos, derivándose en numerosos proyectos canaleros, particularmente en Panamá y Nicaragua. La inmensa mayoría de estos estudios no se concretaron, pero todos contribuyeron de una manera u otra a la evolución de la cartografía y de los conocimientos científicos de la región centroamericana, sin hablar de las intrigas políticas y rivalidades diplomáticas.

La carrera al canal debutó desde 1823, y fue en Panamá dónde empezó y concluyó. Simón Bolívar, inspirado por los escritos de Humboldt con quien mantuvo una larga correspondencia, y luego por mantener una correspondencia de años, en 1828, en su calidad de presidente de la Gran Colombia, mandó realizar un estudio del potencial canalero en el Istmo de Panamá, entonces provincia neo-granadina. Dos ingenieros europeos, el Británico John A. Lloyd y el sueco Maurice Falmark, fueron contratados para realizar un estudio de las rutas potenciales del Istmo de Panamá.

Aquel estudio fue el primero de una larga serie de misiones, proyectos y aventuras que se intensificarían a partir de 1848. Las grandes rivalidades hegemónicas de los dos últimos siglos se vieron reflejadas en ese período de la historia centroamericana. Primero la rivalidad clásica entre los imperios Español y Británico, que habían marcado el fin del siglo XVIII. El XIX fue más bien dominado por las rivalidades militares y comerciales entre Británicos y Franceses, más tarde entre la potencia emergente de los Estados Unidos y Alemania y hasta Japón a principios del XX. Dicha competencia se reflejó igualmente entre los países del Istmo, en particular entre Nicaragua y Panamá, provocando asimismo litigios fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua, y después de 1903 entre Colombia y Panamá (Girot, P. 1994). Aquellos estudios y misiones propiciaron un desarrollo notable de la cartografía del Istmo Centroamericano en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX.

Haces de Canales, la rivalidad por el canal interoceánico centroamericano 1848-1903

De las cinco opciones canaleras identificadas por Humboldt, este no ocultó su preferencia por la ruta interoceánica conformada por el Lago de

Nicaragua y el río San Juan que forma la frontera entre Nicaragua y Costa Rica. Un verdadero mar interior de agua dulce de 8,000 km^2, el Lago de Nicaragua ofrecía una enorme ventaja técnica para una vía fluvial de tales proporciones. Hubo que esperar sin embargo al advenimiento de la «fiebre del oro» en California a partir de 1848 para que arranque oficialmente la loca carrera al canal en la segunda mitad del siglo XIX. La apertura del lejano oeste americano transformó la percepción del Istmo Centroamericano por los estadounidenses debido a la ausencia de una vía terrestre confiable y segura.

Esta era la época de los "robber barons"- la nobleza filibustera de Estados Unidos a mediados del siglo XIX. Una de las fortunas industriales más importantes de la historia de los Estados Unidos se forjó en esa época, con la creación de la Accesory Transit Company por Cornelius Vanderbildt en 1848. Esa compañía combinó barcos de vapor, ferrocarriles y diligencias para asegurar la travesía del Istmo de Nicaragua por el San Juan y el Lago de Nicaragua. Entre el principio de la fiebre del oro en California en 1848 y la inauguración del ferrocarril intercontinental de Estados Unidos en 1869, más de 150,000 pasajeros utilizaron la ruta por Nicaragua para franquear el Istmo Centroamericano (Folkman, J, 1972:236) (ver Fig No. 3).

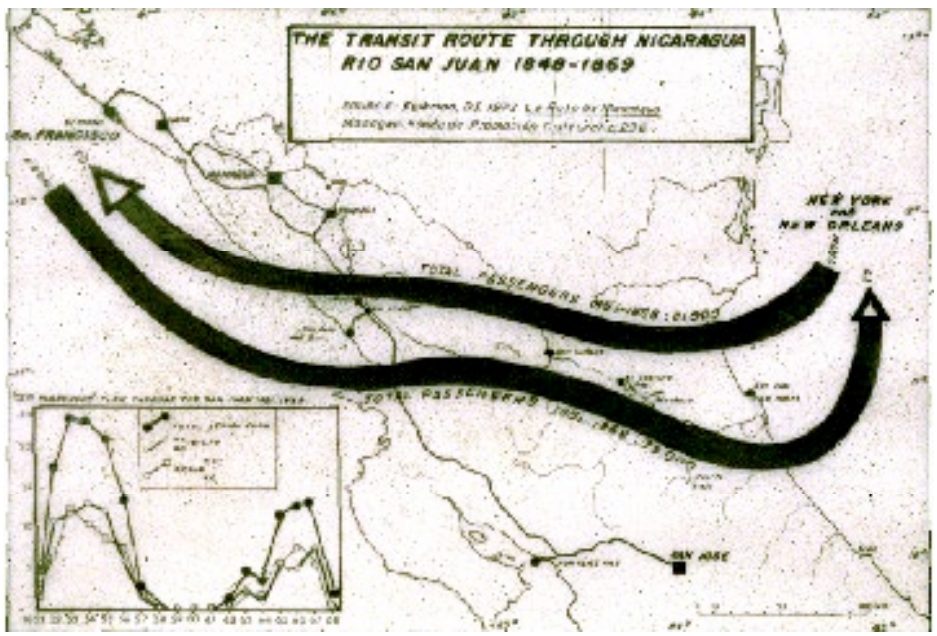

Figura Nº 3. La Fiebre del Oro y el auge de tránsitos por Nicaragua, 1848-1869.

Vanderbildt aprovechó su posición ventajosa para contratar a Orville Childs, un ingeniero Británico, con el fin de concebir un proyecto canalero. El proyecto fue sometido a unos banqueros ingleses, pero sin éxito ya que la época fue marcada por la creciente rivalidad político-militar entre los Estados Unidos e Inglaterra, y en menor medida la histórica competencia entre Inglaterra y Francia. Los ingleses no podían quedar ausentes en esa carrera al canal, estaban determinados a opacar las ambiciones norteamericanas. En 1848, el Capitán Bedford Pims redactó un libro en el cual proponía un ferrocarril transistmíco por Nicaragua, desde Monkey Point hasta el puerto de Corinto sur en el Pacífico. Otro aventurero, esta vez francés, Félix Belly, diseñó un proyecto de canal para Nicaragua, apoyándose sobre concesiones negociadas tanto con el gobierno Costarricense como con las autoridades nicaragüenses. El proyecto de Félix Belly dio lugar a una cartografía del todo extraordinaria por M. Thomé de Gamond en 1848 (ver Fig No.4)

Figura Nº 4: Vista Panorámica del Canal de Nicaragua, Nicaragua Canal Company, 1889.

El proyecto de Belly fue retomado por Edward Loos en 1863 a la cabeza de un grupo de intereses franco-británicos, l' American Atlantic and Pacific International Ship-Canal Company. Este fantasioso proyecto proponía un trazado de canal de cerca de 400 Km de largo, cortando Nicaragua en diagonal, contando con no menos de 14 juegos de esclusas sobre la vertiente Pacífica, y previendo una trinchera de diez metros de profundidad entre el Lago de Managua y el Pacífico. Tal proyecto no obtuvo ningún apoyo financiero y marcó el fin del interés de los franceses y de los británicos por un canal a través de Nicaragua. Félix Belly publicó sin embargo un libro en 1867 titulado «A través de América Central: Nicaragua y el Canal Interocéanico», que comprendía un vibrante prólogo escrito por Napoléon III desde su celda de prisión de Ham, en Inglaterra, que retrató la ciudad de Masaya en Nicaragua como la Constantinopla del Siglo Veintiuno. Todos esos proyectos tenían en común haber sido concebidos a distancia, a partir de muy pocos datos de terreno, proyectando trazados de canales a menudo fantasiosos pasando por volcanes en actividad y otros obstáculos infranqueables.

Entre los miles de aventureros que atravesaron el Istmo Centroamericano a mediados del siglo XIX, un filibustero llamado William Walker tomó el poder en Nicaragua en 1855, restituyendo la esclavitud y librándose a una guerra sin merced contra una Alianza centroamericana en la cual participaba Costa Rica, pero igualmente el Salvador, Honduras y Guatemala. Las tropas centroamericanas salieron victoriosas de este conflicto en 1858, después de una interrupción de cuatro años debido a la guerra contra los filibusteros el servicio de la Accesory Transit Company se reinició en 1859, sin volver a conocer los niveles de tránsito alcanzados en 1848-1850, con cerca de dos mil pasajeros por mes (Folkman, 1972). Al salir de la Guerra de los Filibusteros, Costa Rica y Nicaragua firmaron el Tratado Cañas-Jerez, que fijó la frontera entre los dos países, adjudicando toda la vía acuática del Lago de Nicaragua y del río San Juan a la jurisdicción nicaragüense.

La interrupción del tráfico por Nicaragua en el transcurso de los años 1850 fue por supuesto provechoso para Panamá. Ya en 1855 el primer ferrocarril transístmico fue inaugurado en Panamá. La ruta de Panamá entre Colón y la ciudad de Panamá presentaba igualmente la ventaja de ofrecer una estructura urbana de acogida a los viajeros, y el advenimiento del ferrocarril no hizo más que reforzar esta ventaja en comparación con la ruta por el San Juan. Entre 1856 y 1859, Panamá atrajo lo más grueso

de los contingentes de viajeros que seguían emigrando hacia la costa oeste de los Estados Unidos.

Cuadro No. 1 : Los Principales Proyectos Interoceánicos en América Central en el siglo XIX

1848 Nicaragua- Felix Belly- Francia
1849 Nicaragua-Bedford Pims-Gran Bretaña
1849-1869 Nicaragua- Vanderbilt- USA
1855 - Inauguración del Ferrocarril Transístmico de Panamá
1869 - Inauguración del Ferrocarril Intercontinental en Estados Unidos
1872 Nicaragua- E. Lull – USA
1879 Panamá- De Lesseps- Francia
1884 Nicaragua- Menocal- USA
1890-1901 Nicaragua Canal Commission, Isthmian Canal Commission, USA
1903 Cesión de Panamá por Colombia
1914 Inauguración del Canal de Panamá

La década entre 1848 y 1858 fue particularmente turbulenta para la región Centroamericana. Las rivalidades entre las grandes potencias por controlar una vía interoceánica dieron lugar a incesantes intrigas diplomáticas, con el fin de asegurar los acuerdos y tratados que permitirían garantizar la exclusividad en el uso del canal. En 1846, el tratado Mallarino-Bidlack entre los Estados Unidos y Nueva Granada otorgaba a los primeros el derecho de libre tránsito por el Istmo de Panamá.

Esta época marcó además una confrontación política, la más importante en la historia de las relaciones bilaterales entre Inglaterra y los Estados Unidos. En 1848, el puerto de Greytown fue bombardeado por la Marina Británica, lo que suscitó vivas reacciones de parte del Departamento de Estado de los Estados Unidos. El diferendo entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos desembocó en el Tratado Clayton-Bulwer de 1850. En aquel «gentlemen's agreement» cada parte se comprometía a no buscar en conseguir el control exclusivo de una vía interoceánica en América Central. Los acontecimientos ocurridos 50 años más tarde demostraron lo contrario.

La Carrera al Canal Centroamericano: 1870-1903

El período posterior a 1870 fue marcado por proyectos de canales más ambiciosos y sobre todo concebidos a partir de estudios de terreno más sistemáticos. La coyuntura internacional también había cambiado. A nivel mundial, dos importantes hazañas en materia de ingeniería civil habían cautivado la atención del fin de los años 1860. Primero la construcción en un tiempo record del Canal de Suez por Ferdinand de Lesseps en 1869, lo transformó inmediatamente en héroe nacional y le brindó el prestigio y la reputación para lanzarse diez años más tarde en la fatídica aventura panameña. El otro hito de la época fue la apertura del Ferrocarril intercontinental conectando las costas Este y Oeste de los Estados Unidos igualmente en 1869. Estas dos hazañas de ingeniería civil demostraron primero que esos proyectos en apariencia titánicos eran realizables y que el progreso técnico permitía superar los más formidables obstáculos naturales. Tal fe en el progreso técnico marcó sin duda los proyectos canaleros en América Central a partir de 1870.

El primero entre los proyectos lo constituyó la iniciativa conducida por Edward P. Lull de la marina de los Estados Unidos, entre 1872-1873, en Nicaragua. En medio de los miembros de la expedición nos encontramos nuevamente con el Almirante Ammen y el ingeniero Aniceto Menocal, quienes participaron al Congreso Universal del Canal Interoceánico de París en 1879. Esta fue la primera de toda una serie de estudios topográficos, geológicos e hidráulicos de la cuenca del San Juan que tuvieron lugar en el transcurso del último tercio del siglo XIX. El proyecto de Lull se enfocó sobre los problemas que presentaban los rápidos de la cuenca media del San Juan, y fue el primero en proponer la construcción de represas en serie con el objeto de eliminar los inconvenientes que presentaban las aguas tropicales torrenciales por una vía interoceánica. El resultado fue un proyecto muy oneroso de un total de $65.7 millones, debido esencialmente a los costos que representaban las obras de las represas, terraplenes y esclusas de un canal de semejante envergadura. Por más que el proyecto Lull fuese uno de los primeros que le puso cuidado a los problemas hidráulicos presentados por el San Juan, los inconvenientes ligados a los ritmos de sedimentación no fueron tomados en cuenta, cuando se tornaron de primerísima importancia en los proyectos consecutivos. El Proyecto Lull no fue seleccionado a causa de su costo astronómico por la época.

En 1879, la Société de Géographie de París organizó, bajo los auspicios de Ferdinand de Lesseps, el Congreso Universal del Canal Interoceánico. Se hizo muy evidente en esa época que cada potencia tenía intereses particulares en un canal a través del Istmo Centroamericano. Por un lado, los norteamericanos representados por el Almirante Ammen, fuertes de su experiencia de terreno en 1872-73, propusieron un nuevo trazado para un canal por Nicaragua. Por otro lado, los Franceses bajo los auspicios del vencedor de Suez tenían su preferencia para la opción panameña, a pesar de no haber realizado los estudios de terreno previamente. Napoleón Bonaparte-Wyse, había conseguido garantías del gobierno colombiano mediante el acuerdo Roldan-Wyse, asegurando las condiciones para la construcción de un canal francés en Panamá. El resultado del congreso internacional fue un apoyo incondicional al proyecto de De Lesseps, quien gracias a su éxito en Suez, estaba en la época en posición de fuerza frente a los norteamericanos. En 1880, la Compañía Universal del Canal Interoceánico abrió sus oficinas en Panamá y la construcción del Canal de Panamá fue lanzada gracias a una suscripción nacional (Mc Cullough, D. 1977).

Figura Nº 5. El encuentro de los océanos Atlántico y Pacífico, representados con un beso en el Istmo Centroamericano.

Las causas del fracaso de De Lesseps en Panamá han sido abundantemente analizadas por otros autores (Du Val, M. 1940; Mack, G. 1944; La Feber, W. 1978; McCullough, D. 1977). Sin duda, la ausencia de estudios de terreno previos, el desconocimiento de registros climáticos y de análisis de suelos, contribuyeron a la trágica subestimación de la envergadura de la obra. La construcción del canal de Suez implicó una excavación en medio árido, mientras que en Panamá, con más de 2500mm de lluvia por año y una vegetación densa, las obras eran sustancialmente más complicadas. Pero el factor decisivo fue de orden sanitario y epidemiológico. Las enfermedades tropicales diezmaron a los trabajadores del canal. Sólo en 1883, se calculan que más de 1,300 muertes se atribuyeron a enfermedades transmisibles (Mc. Cullough,D. 1977: 160). El clima húmedo de Panamá y la presencia de cepas endémicas de paludismo y sobre todo de fiebre amarilla contribuyeron a la hecatombe humana que implicó el primer intento real de creación de una vía interoceánica por el Istmo Centroamericano. La Compañía Universal del Canal Interoceánico se declaró en bancarrota en 1889, el fracaso de la empresa provocó tal escándalo que tuvo profundas repercusiones económicas y políticas en Francia. Ferdinand de Lesseps moriría poco tiempo después en 1894 (McCullough, D. 1977).

La competencia franco-americana para la construcción del canal, inaugurada durante la Conferencia Internacional de 1879, se intensificó durante los años 1880. Aniceto Menocal, ingeniero norteamericano de origen cubano que había participado en las expediciones de 1872-73 en Nicaragua, retomó el proyecto de Lull. Una de las ventajas de la iniciativa de Menocal es que estaba basada en estudios geológicos e hidrológicos detallados. Entre los personajes que participaron en los estudios de terreno en la época, nos encontramos con el Capitán Robert Peary de la U.S. Navy, que alcanzaría el Polo Norte en 1909. Menocal aportó importantes modificaciones al trazado del canal, reduciendo el número de esclusas, propuso en 1885 un proyecto que consistía en una sola represa a la altura del río San Carlos, la cual habría implicado la creación de un lago extendiéndose en ambas partes de la frontera entre Costa Rica y Nicaragua (Maritime Canal Company Of Nicaragua.1889) evitando completamente el curso inferior del San Juan gracias a la construcción de un canal artificial hasta la costa Caribe de Nicaragua, Menocal se ahorraba así los problemas de sedimentación y las inundaciones cíclicas propias de la cuenca hidrográfica más extensa de América Central. Menocal lanzaría en 1889, año del fracaso Francés en Panamá, la Maritime Canal Company of Nicaragua. La construcción del canal debutó sobre la costa Caribe en Greytown el mismo año. Varios kilómetros de vía férrea y una extensión de un kilómetro de canal fueron construidos, al igual

que en Panamá unos años antes, antes que la Maritime Canal Company fuera declarada en quiebra (U.S. Congress. Senate, 1891, Menocal, A.C. 1890). (Ver Fig No.6). La crisis económica de 1893 en los Estados Unidos, provocó una caída de los mercados y la quiebra de ese último intento de construcción de un canal en Nicaragua. Hoy, todavía se puede percibir en la laguna detrás de San Juan del Norte (Greytown) los restos herrumbrados de las dragas empleadas por Menocal en su intento hace más de un siglo. La ciudad de Greytown albergaba casi dos mil habitantes al principio de los años 1890, adornada con elegantes avenidas y marcada por una vida cosmopolita fomentada por la inminencia, o la construcción imaginaria del Canal de Nicaragua (Brannstrom, C. 1992).

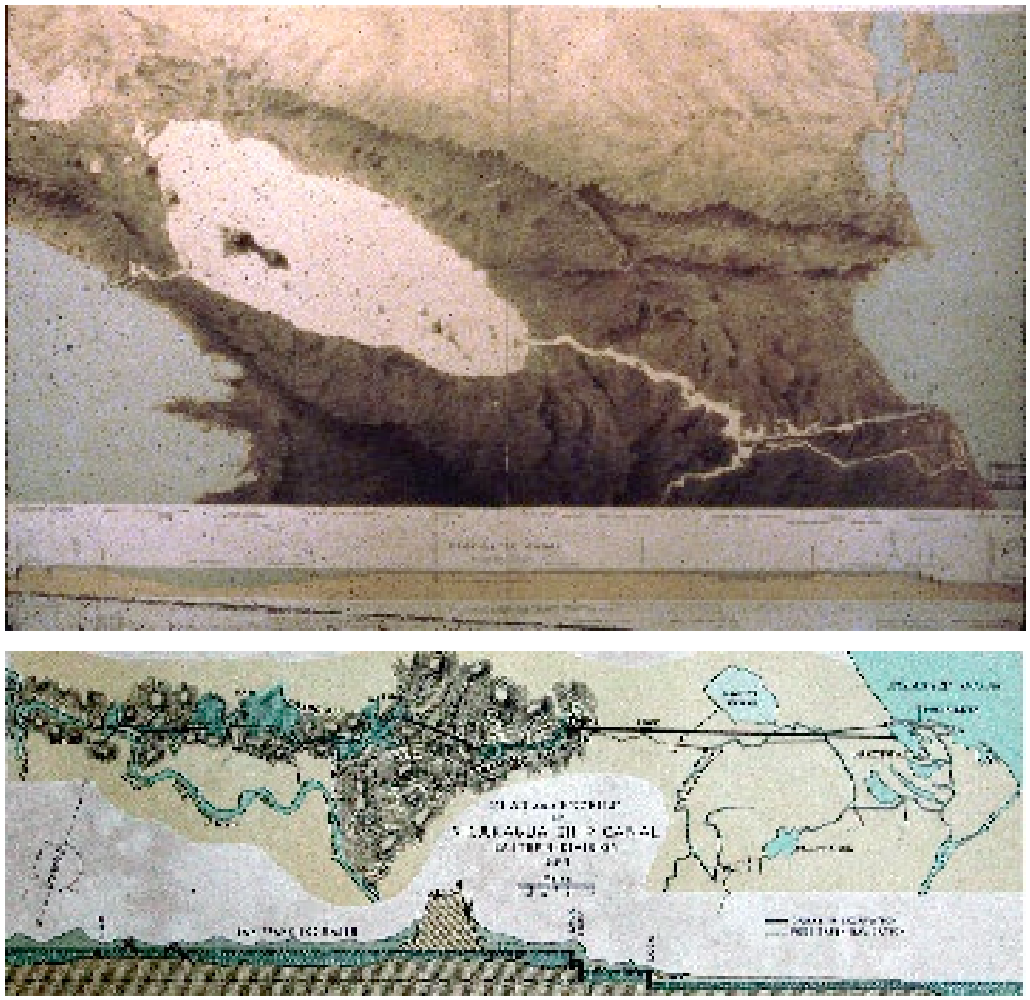

Figura Nº 6. Vistas Panorámicas del Canal de Nicaragua, Maritime Canal Co. 1889.

Varios factores contribuyeron a modificar en los años 1890 lo que estaba en juego a través de los proyectos canaleros en América Central. Hay que recordar primero que la época coincide con la emergencia de los Estados Unidos como potencia mundial. Su consolidación territorial se completó con la incorporación de los estados de Oregon y Alaska en 1869, dándole así una verdadera dimensión continental. Los escritos de Alfred Mahan, historiador naval norteamericano, quien insistía acerca del papel de la potencia naval en el fortalecimiento de la supremacía militar británica, tuvieron una influencia importante sobre la geopolítica de fin de siglo en los Estados Unidos (Mahan, A. 1970). La guerra Americano-Española de 1898 sin duda marcó un giro decisivo en la geopolítica del canal centroamericano. La retirada Española del Caribe con la caída de Cuba y de las Filipinas, que pasaron bajo protectorado estadounidense, hizo de los Estados Unidos una potencia dotada de intereses y ambiciones expansionistas al mismo título que las potencias imperiales europeas. La Doctrina Monroe fue en efecto reemplazada por la Gunboat Diplomacy (la diplomacia del Cañon).

Teodoro Roosevelt siguió cuidadosamente los consejos de Mahan y buscó, a partir de 1898, consolidar la potencia naval de los Estados Unidos en el mundo. La experiencia de la guerra entre los Estados Unidos y España ilustra la urgente necesidad de contar con una vía interoceánica por el Istmo Centroamericano, con el fin de poder movilizar más rápidamente las flotas del Pacífico al Caribe. El discurso geopolítico de la época insistía sobre «un canal americano en suelo americano» como lo había anunciado el Presidente McKinley en los años 1890 (Mc Cullough, D. 1977).

Hasta entonces las iniciativas de construcción del canal habían sido animadas principalmente por empresarios. Tanto el fracaso sufrido por la Compañía Universal del Canal Interoceánico como por la Maritime Canal Company demostraban que se trataba no solo de una obra magna de ingeniería sino además de un asunto de estado. El gobierno de los Estados Unidos creó en 1896, el United States Nicaragua Canal Board. Retomando el proyecto de Menocal, dicha comisión insistió sobre la necesidad de realizar estudios más detallados para conseguir registros de aforos y los datos climáticos y geomorfológicos necesarios para el diseño de un canal interoceánico (U.S. Nicaragua Canal Board, 1896). Así fue creada la Nicaragua Canal Commission, dirigida por John G. Walker, quien probablemente llevó a cabo el estudio hidrológico más detallado en la historia del San Juan. Todos los afluentes del San Juan fueron medidos, estaciones pluviométricas fueron instaladas en toda la cuenca inferior y cientos de muestras fueron

tomadas en las secciones más importantes del trazado del futuro canal. El proyecto final fue sometido al congreso norteamericano en 1899, por un costo total de más de $138 millones. Retomando a grandes rasgos el trazado sugerido por Menocal la propuesta del NCC eliminó la mayor parte de las represas, proponiendo más bien obras mayores de excavaciones para la creación de un canal artificial de cerca de 80 Km de longitud a partir de la terminal de la costa Caribe en Greytown. (U.S. Congress.Senate, 1904)

Un Lobby Francés para un canal americano en Panamá

La opción panameña no se evaporó con el fracaso de la empresa de De Lesseps. Al contrario, uno de los ingenieros de la Compañía Universal, M. Philippe Bunau-Varilla recuperó las existencias de la compañía en el curso de la debacle de 1890. Fuerte de sus conocimientos del proyecto de la época de la Compagnie Universelle, se dedicó durante años a convencer las autoridades norteamericanas de recuperar los equipos, las instalaciones y los haberes de la empresa, y continuar la obra empezada por De Lesseps. En uno de los primeros ejemplos de lobby político, Bunau-Varilla se instaló un tiempo en Washington produciendo panfletos ilustrando las ventajas de la ruta Panameña (80 Km) y otros documentos, criticando la opción nicaragüense por su extensión (200 Km) y los riesgos naturales que la componían (volcánicos y sísmicos). En un famoso panfleto, Bunau-Varilla reprodujo una estampilla postal de Nicaragua representando el Volcán Momotombo, indicando la presencia de volcanes activos y peligrosos a lo largo de la ruta del canal (McCullough, D. 1977).

La última etapa de la carrera al canal tuvo lugar de 1899 a 1903, el Gobierno de los Estados Unidos creó la Isthmian Canal Commission en 1899 la cual tuvo como mandato el de comparar todas las opciones de la época para una vía interoceánica bajo control estadounidense. Presentando su abultado informe en 1901 la Isthmian Canal Commission se inclinó a favor de la opción nicaragüense. A pesar de las ventajas intrínsecas de la ruta Panameña (trayecto de 80km, instalaciones portuarias y ferrocarril, y una menor elevación), su costo era más elevado debido al monto de los intereses franceses representados por Bunau-Varilla, quien pedía $109 millones por la compra de unas instalaciones y un equipo ya viejo de diez años. Aquello elevaba el costo de la opción panameña a $250 millones, comparado con un costo total de $189.9 millones para la construcción del canal de Nicaragua según la ICC. En su informe final, la Isthmian Canal Commission concluyó que la ruta de Nicaragua parecía constituir «la ruta más práctica

y factible para un canal transístmico bajo el control, la administración y la propiedad de los Estados-Unidos» (U.S. Congress.Senate, 1904).

Varios obstáculos quedaban aún por superar antes que un canal de esta envergadura fuese construido, y entre ellos los más delicados eran aquellos de índole no tanto técnico sino geopolítico. El tratado Hay-Pauncefote de 1901 entre los Estados Unidos y Gran Bretaña, remplazó las cláusulas del tratado Clayton-Bulwer de 1850 que obligaba los Estados Unidos a «compartir» el canal centroamericano con los ingleses. Gran Bretaña estaba en esa época involucrada militarmente en África del Sur desde hacía más de dos años en la Guerra de Boers y por lo tanto ya no estaba en condiciones de competir con la potencia emergente de los Estados Unidos en América Central. El Tratado Hay-Pauncefote, seguido por la aprobación tanto en el Congreso como en el Senado de la Ley Spooner en 1902, abrió el paso para la construcción de un canal norteamericano en América Central (Girot, P. 1994).

Aún en 1902, la ruta destinada a constituir el futuro canal interoceánico en América Central parecía ser la de Nicaragua. Varios factores contribuyeron a ese revés histórico. Por una parte, la explosión de la Montagne Pelée en Martinica en Mayo de 1902 que destruyó Saint-Pierre dejando más de 40,000 víctimas provocó consternación en el mundo. Bunau-Varilla capitalizó sobre los miedos y las aprehensiones provocadas en los Estados Unidos, recordando los peligros inherentes a la ruta por Nicaragua. Por otra parte, un tratado firmado por el Secretario de Estado norteamericano Hay y su homólogo colombiano Herrán, que limitaba el uso de la opción panameña una vez construida la ruta por Nicaragua fue rechazada por la Asamblea Legislativa de Colombia en 1903.

La Secesión de Panamá y la Construcción del Canal

La secesión de Panamá de Colombia en 1903 modificó la situación en favor de la opción panameña. La presencia de la flota norteamericana en las cercanías de Colón tuvo como efecto de contener una invasión colombiana para sofocar el movimiento separatista. Fortalecido por sus contactos en los Estados Unidos, Philippe Bunau-Varilla se hizo nombrar ministro plenipotenciario de Panamá en Washington. Es allí, en 1903, cuando fue firmado el Tratado Hay-Bunau Varilla, entre un ministro norteamericano... y un ingeniero francés. Ese tratado establecía las condiciones de la creación de la Zona del Canal, otorgando una concesión a perpetuidad a los Estados

Unidos de una franja de entre diez y quince kilómetros de cada lado del futuro canal. Dicha condición de extra-territorialidad marcó profundamente las relaciones bilaterales entre los Estados Unidos y Panamá, que no pudo recuperar una soberanía total sobre la zona del canal hasta 74 años más tarde con el Tratado Carter-Torrijos.

La construcción del Canal de Panamá se hizo en dos grandes etapas, de 1903-1909 y de 1909-1914. La primera etapa fue implementada por un consorcio de empresas norteamericanas, que compró las instalaciones abandonadas 15 años antes por la Compañía Universal, así como los planos y los datos producidos por los franceses. El canal norteamericano siguió a grandes rasgos el trazado esbozado por De Lesseps, retomando las obras de excavaciones donde habían sido abandonados en 1889. Sin embargo, la empresa americana aportó significativas modificaciones a las obras hidrológicas y al trazado de las trincheras, particularmente la del Col Gaillard o Corte Culebra, el punto más alto de la división continental que perforó el Canal de Panamá. El fracaso de los franceses ofreció preciadas lecciones a los norteamericanos, sobre todo en cuanto a los cálculos de volúmenes de materiales por excavar y a la prevención de enfermedades tropicales como el paludismo y la fiebre amarilla. (McCullough, D., 1977).

A pesar de las precauciones, el consorcio norteamericano tuvo que enfrentar problemas de orden financiero y fue a partir de 1909 que debutó la segunda etapa de la construcción del canal en la cual el papel del Estado norteamericano y en particular del Ejército de la Unión, fue preponderante. En efecto, a partir de 1909 fue el Cuerpo de Ingenieros del Ejército Americano que tomó en sus manos la construcción del canal y aseguró su conclusión en 1914, con todas las consecuencias políticas del caso. En materia de salubridad pública, los norteamericanos habían adquirido experiencia tanto en Cuba y en Puerto Rico como en las Filipinas, bajo influencia norteamericana desde 1898. En particular, la venida del Dr. Gorgas, médico del Ejército, especialista en enfermedades tropicales, permitió transformar las condiciones de salubridad en la Zona del Canal. Sus estudios permitieron descubrir que el zancudo Anófeles era el principal vector del paludismo y de la fiebre amarilla, que habían diezmado los contingentes de trabajadores del canal durante los años 1880. Desecando los pantanos y controlando la presencia de recipientes de agua, Gorgas y su equipo sanearon la región del Canal de Panamá, ofreciendo condiciones más saludables de estadía tanto para los trabajadores como para los eventuales usuarios (McCullough, D. 1977).

La construcción del Canal de Panamá en manos del Ejército norteamericano explica también porqué el destino de la Zona del Canal fue tan íntimamente vinculada a su función militar y estratégica. La zona del canal dependerá, durante el resto del siglo XX, en gran medida del Secretario del Comercio y de la U.S. Army. El Southern Command constituyó en Panamá en una época la base militar más importante fuera de los Estados Unidos, funcionó como una de las llaves maestras de la estrategia militar estadounidense en el hemisferio americano. El sueño de Mc Kinley se había cumplido, un canal americano sobre suelo americano en manos americanas había sido construido por el Istmo Centroamericano. El gran perdedor fue obviamente Colombia y en cierta medida Panamá, quien hasta los acuerdos Torrijos-Carter de 1977, tuvo que lidiar con una soberanía limitada por la presencia del enclave norteamericano del canal. Esa característica de extra-territorialidad de la zona definida a partir del Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, perduró a pesar de las modificaciones constitucionales y los tratados que siguieron la independencia de Panamá.

La Perennidad del Imperativo Interoceánico en América Central

Se podía pensar que una vez concluido el canal de Panamá bajo control norteamericano, la fiebre del canal se hubiera difuminado y que la rivalidad entre las rutas interoceánicas del Istmo Centroamericano hubiese quedado archivada. Tal no fue el caso. Si bien es cierto que la construcción del Canal de Panamá y su inauguración en 1914 puso en suspenso las aspiraciones nicaragüenses, las rivalidades entre el canal de Panamá y las otras alternativas geográficas no por ello dejaron de existir. Las implicaciones geo-estratégicas en las cercanías del canal dominaron la visión geopolítica de Estados Unidos hacia las demás naciones del Istmo. Hace falta recordar que estamos en la edad de oro del Gunboat Diplomacy de T. Roosevelt, quien, a semejanza de muchos de sus sucesores no vacilaba en mandar a los Marines para resolver diferendos políticos con las naciones centroamericanas.

El asunto más paradójico en la geopolítica del canal interoceánico en América Central en el transcurso del siglo XX, es el papel de los Estados Unidos como garante y operador de la única vía acuática transístmica en Panamá por una parte, y como actor principal en los proyectos de canales que han surgido a lo largo de los últimos 86 años en América Central. Las naciones centroamericanas casi cumplían su primer siglo de vida republicana cuando se inauguró el Canal de Panamá. Durante el Siglo XIX, los estados centroamericanos no habían tenido mayor influencia en las decisiones en

estos proyectos canaleros, a menudo concebidos y concedidos -como en el caso panameño- con una mínima participación de intereses nacionales. El Siglo Veinte demostró también que esto pudo cambiar, con el regreso a soberanía panameña del canal de Panamá en diciembre 1999. Pero esto sobrevino después de un siglo aún marcado por rivalidades e imaginarios de canal por Nicaragua. La secuencia histórica de dichos proyectos coincide con las principales crisis políticas de la región y en el mundo (Girot, P. 1994).

Cuadro Nº 2. Cronología de Proyectos Canaleros en el siglo XX

1898. Fin del Protectorado Británico sobre la Mosquitia, Régimen Liberal de J.S. Zelaya en Nicaragua
1909-1934. Ocupación militar de Nicaragua por los Estados Unidos, Derrocamiento de Zelaya
1932-33. Proyecto Sultan
1947. Estudio de Rutas Alternativas al Canal luego de la 2a Guerra Mundial
1956. Crisis de Suez
1964. Proyecto Plowshare
1970. Estudio de Rutas Alternativas
1989. Proyecto Japonés de Canal / tren Interoceánico por Nicaragua
1989. Invasión de Panamá por los Estados Unidos
1994-1999. Proyectos de Canales Secos por Costa Rica, Nicaragua y Honduras

El primer episodio de la cronología de los proyectos canaleros en el siglo XX remonta de hecho la llegada al poder de José Santos Zelaya en Nicaragua. El régimen de Zelaya marcó el fin del protectorado Inglés sobre la Costa Caribe de Nicaragua. Esta región conocida como la Mosquitia o costa de los Mosquitos, había estado bajo control británico, como colonia remota, desde hacía casi 350 años. Inglaterra de fin del siglo XIX estaba demasiado ocupada con su guerra contra los Boers en África del Sur como para defender esas lejanas tierras. Entusiasmado con la reconquista de la Mosquitia, Zelaya pretendió ofrecer ventajas canaleras al principal rival de Inglaterra y de los Estados Unidos en la época: Prusia. La ocupación de Nicaragua por los US marines duraría veinticinco años, de 1909 hasta 1934. Algunos autores han sugerido que aquella era la mejor manera de proteger la naciente empresa del Canal de Panamá de una competencia desleal de parte de Nicaragua (Ealy, L. O. 1971, Brannstrom, C. 1992).

La crisis económica de los años treinta obligó los Estados Unidos a reducir su presencia militar en América Central, replegándose sobre la zona del Canal. Antes de retirar sus tropas de Nicaragua, el Ejército Americano realizó

una serie de estudios en la zona del Lago de Nicaragua y del San Juan, que desembocaron en el proyecto Sultán de 1933. El estudio, dirigido por el Teniente Dan O. Sultán, tenía como objeto el analizar la factibilidad de una ruta transístmica adicional (Sultán, D. I. 1932). La Segunda Guerra Mundial contribuyó a borrar la probabilidad de ver realizarse el proyecto Sultán.

En cambio, la guerra de los submarinos que libraron entre 1941 y 1943 los aliados contra los alemanes en el Mar Caribe, atizó los temores de una invasión alemana del Canal de Panamá. Hay que recordar que los submarinos alemanes llegaron hasta la costa Caribe del Istmo Centroamericano, y que los despiadados combates se libraron alrededor de los ejes de abastecimientos en petróleo provenientes de Venezuela y de Trinidad y Tobago (Sandner, G. 1985). Este episodio convenció al estado mayor norteamericano de la necesidad de pensar en rutas alternativas al Canal de Panamá, en caso de invasión o de ataque por una fuerza hostil. Es pues, en tal contexto de posguerra que se sitúa el estudio comandado por el congreso norteamericano en 1947 acerca de unas rutas alternativas para la comunicación interoceánica por América Central. Entre las opciones reconocidas para el estudio, encontramos obviamente la ruta de Nicaragua, pero también la del Atrato en Colombia, así como rutas transístmicas por Honduras, Guatemala y el Istmo de Tehuantepec en México. (U.S. Government, 1947).

Diez años más tarde, otra crisis internacional estalla con la nacionalización del Canal de Suez por Nasser en 1956. El advenimiento del nacionalismo árabe y sus efectos fueron inmediatos. La administración del Presidente Eisenhower, en un acto curioso de correspondencia geopolítica mundial hizo la relación con Panamá. Ya las corrientes nacionalistas daban señales de vida en Panamá desde los años 1930. En Nicaragua la dinastía de los Somoza, en el poder desde los años treinta constituyó la oportunidad para Eisenhower de convencer a los panameños de no seguir el ejemplo de Nasser. En este caso, la opción Nicaragüense fue a menudo utilizada como medio de presión sobre Panamá, particularmente durante los años cincuenta y sesentas (Brannstrom, C. 1992).

Los proyectos de canal en Nicaragua o en otras partes de América Central coinciden a menudo con períodos de crisis en las relaciones entre los Estados Unidos y Panamá. En particular, los acontecimientos de 1964 en Panamá, durante los cuales el movimiento nacionalista panameño se enfrentó violentamente a las fuerzas del Ejército norteamericano en la zona del Canal, marcaron una de las crisis más importantes en las tormentosas relaciones entre los Estados Unidos y Panamá (McKenney, J. W. 1983). Ese mismo

año el Congreso Americano anuncia el proyecto Plowshare, curiosamente vinculado con el uso pacífico del átomo gracias al cual los Estados Unidos se proponían emplear explosiones nucleares para abrir un canal de niveles en Nicaragua (Graves, E. 1964). Dichosamente para Nicaragua, tal proyecto no alcanzó a ver la luz. Pero ilustró una vez más la relación dialéctica en las opciones transístmicas entre Panamá y Nicaragua.

Luego de un estudio comparativo de las rutas interoceánicas de América Central nuevamente encargado por el congreso norteamericano en 1970, el debate sobre las alternativas al Canal de Panamá se intensificó. Con ya más de cincuenta años de edad, el canal parecía condenado a la obsolescencia. El embargo petrolero de 1973, el cierre del Canal de Suez por causa de la Guerra del Yom Kippur y la crisis energética subsiguiente no hicieron otra cosa que reforzar la búsqueda de alternativas al canal. El crecimiento exponencial del tamaño de los petroleros, con el lanzamiento de los súper-petroleros, hizo que el número de naves excediendo el límite impuesto por el ancho de las esclusas del Canal de Panamá no dejara de crecer. (Girot, P. 1991).

Sin embargo, después de largos meses de negociaciones el gobierno norteamericano accedió a la devolución del canal a manos panameñas para finales del siglo XX. El tratado Torrijos-Carter de 1977 constituyó un hito histórico en la tormentosa biografía del canal interoceánico en América Central. La retirada progresiva de Estados Unidos de la Zona del Canal de Panamá constituye junto con la restitución de la soberanía plena en Alemania y la transferencia de Hong Kong de Gran Bretaña a China popular, uno de los grandes acontecimientos geopolíticos de este fin de siglo.

Pero, una vez más los proyectos canaleros coinciden con las crisis en las relaciones entre Estados Unidos y Panamá. El fin de los años 1980 fue marcado por una aguda crisis entre la administración Bush y el régimen de Manuel Antonio Noriega en Panamá (McKenney, J. W. 1983). Esto explica en parte la multiplicación de proyectos canaleros en Nicaragua, Honduras y Guatemala durante los años 1980 y 1990. Nos encontramos en 1989 con el proyecto de Canal Interoceánico propuesto por los sandinistas en Nicaragua para ser financiado y administrado por un consorcio de empresas japonesas (Girot, P. y B. Nietschmann, 1992). El proyecto no se llevó a cabo y con la derrota electoral de los sandinistas en Abril 1990, la situación política cambió y los proyectos también.

La crisis entre Estados Unidos y Panamá culminó con la invasión de Pan-

amá por el ejército norteamericano en Diciembre 1989. La ley del imperio sigue vigente a fines del siglo XX, lo que refuerza la noción de perennidad de la hegemonía norteamericana en la región. Numerosos observadores de la época temían lo peor, y pronosticaban que aquella invasión daría muerte a los acuerdos Torrijos-Carter. Diez años más tarde, parecería que dichos acuerdos han sido respetados y que este año, 1999, marcará también la retirada de las tropas norteamericanas del canal y la entrega total de la Zona del Canal a las autoridades panameñas. La transferencia escalonada de las instalaciones de la zona del canal a las autoridades panameñas prosiguió estos últimos años y el Southern Command, otrora bastión de la Pax Americana, se replegó hacia Miami. Conviene preguntarse porqué el repliegue de tropas norteamericanas significa que su interés por una vía transístmica por Centroamérica haya mermado. Conviene analizar las perspectivas futuras de una via interoceánica en manos panameñas, ante la globalización en el siglo XXI, a la luz de la historia y geografía del canal en Centroamérica.

De la rivalidad a la complementariedad: el siglo XXI y la centramericanización del Canal

Con el fin de comprender mejor las apuestas a la circulación interoceánica en América Central en el siglo XXI, hay que entender primero las profundas mutaciones de la economía mundial, las alternativas ofrecidas por la tecnología de los transportes y el contexto centroamericano durante los últimos veinte años. La evolución del canal de Panamá ha sido un fiel espejo del auge en el comercio mundial de los últimos 40 años. La ventaja geográfica absoluta del Istmo Centroamericano sufrió una erosión progresiva en el transcurso de este período. La evolución de las tecnologías de los transportes, en particular la desreglamentación en los Estados Unidos en la década de los años 80, han significado una creciente competencia de los corredores de transportes intercontinentales en América del Norte. La globalización de la economía tuvo, por otra parte, un impacto directo sobre la competitividad del canal Centroamericano. Un análisis somero de la evolución del tráfico por el Canal de Panamá y de su composición sugiere en efecto que una transformación del comercio mundial está en curso a fines del siglo XX.

Los primeros 50 años del Canal de Panamá

Las implicaciones geopolíticas de la circulación interoceánica en el siglo XX han seguido de cerca los principales acontecimientos de la historia

política, militar y económica de la región. Concebido desde finales del siglo XIX como un canal "americano sobre suelo americano", el Canal de Panamá jugará un papel clave en la evolución del comercio interior de los Estados Unidos. A partir de su inauguración en 1914 hasta su cincuenta aniversario en 1964, el Canal de Panamá constituyó ante todo una vía acuática enlazando las costas Este, Sur (golfo de México), y Oeste de los Estados Unidos. El comercio interior dominará la composición del tráfico hasta finales de los años 1950 (Girot, P. 1991).

El año 1929 marcó un primer apogeo en la evolución del tráfico a través del Canal de Panamá, con un total de 7.300 travesías, por un peso total de 31,7 millones de toneladas largas, efectuadas este año. La euforia sin embargo no duraría. El Crack bursátil de octubre del mismo año precipitó la economía mundial en la recesión y la crisis económica de los años treinta la cual seguida de la Segunda Guerra Mundial provocaron una reducción dramática del comercio mundial y por lo tanto del tráfico transistmíco. Hubo que esperar el año 1952 para alcanzar el número de travesías del Canal de Panamá conseguido en 1929. En cambio, el valor estratégico y militar del Canal no hizo más que crecer en importancia... Esto se verificó durante la Segunda Guerra Mundial, durante la cual el dispositivo estratégico de Panamá, como base militar norteamericana cubriendo el Mar Caribe, América Central y América del Sur. La guerra de submarinos de 1941 a 1943 no hizo más que acrecentar la percepción de vulnerabilidad de las instalaciones del canal frente a un ataque potencial de las fuerzas alemanas. Con el nacimiento de la guerra fría a partir de 1948, el rol del Canal de Panamá adquirió una importancia tan estratégica como comercial.

Dos factores contribuyeron a reducir la relativa importancia del comercio interior americano en la composición del tráfico del Canal de Panamá. En primer lugar, la guerra fría justificó la construcción, durante los años cincuenta, del Federal Highway System, un sistema de autopistas intercontinentales que permitía enlazar las metrópolis de la costa Este y Oeste de los Estados Unidos. Concebidas inicialmente para evacuar las grandes ciudades de Norteamérica (New York, Chicago, San Francisco, Los Angeles) en caso de ataque nuclear, estas autopistas transformaron completamente la orientación del comercio interior de Estados Unidos. El segundo factor tiene más relación con las transformaciones tecnológicas en el área de los transportes. La masificación del transporte terrestre en los Estados Unidos, ya comenzada desde los años 1920, se confirma a partir de los años 1950. El peso de los sistemas de transportes terrestres (ferrocarril, autopistas) no

hizo más que incrementar en el transcurso de las décadas de los años 60 y 70. Hoy en día, lo más grueso del comercio interior de los Estados Unidos se realiza a lo largo del eje transcontinental que va de New-York a Takoma, Washington, o San Francisco y Los Angeles (Girot, P. 1991). (Ver figura 7).

El Canal de Panamá desde 1977

Un tercer factor que influyó sobre la modificación de la composición del tráfico por el Canal de Panamá fue la emergencia de las potencias económicas asiáticas. A partir de los años 1970, y particularmente después de la crisis energética de 1973, la parte de Japón y de los tigres asiáticos (Taiwan, Hong Kong, Singapour, Corea del Sur) en el comercio mundial no ha hecho más que crecer. El Canal de Panamá es un paso destacado para las mercancías destinadas a los mercados de la Costa Este de los Estados Unidos. La crisis

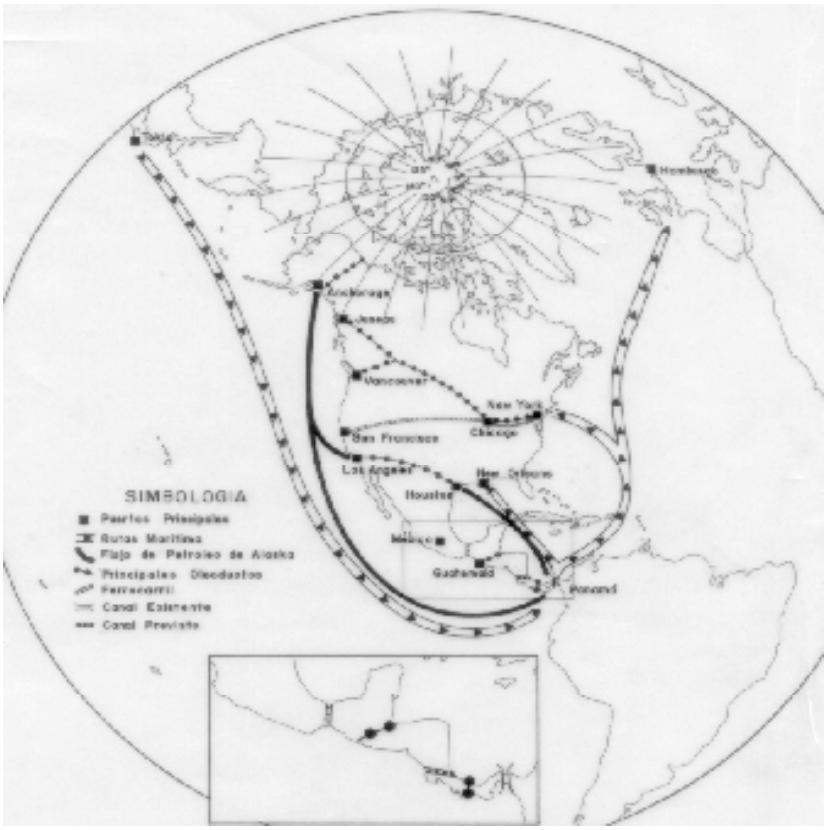

Figura Nº 7. El Istmo Centroamericano y la Globalización del Comercio Mundial

energética de los años 1970, y el cierre del Canal de Suez en 1973, tuvieron igualmente un efecto directo sobre el tamaño y calado de los navíos de la marina mercante mundial. Primero llegaron los Super-petroleros, y hoy contamos con buques que sobrepasan las 400,000 toneladas largas. Ahora bien, el tamaño máximo de los navíos que pueden hacer uso del Canal de Panamá, a menudo conocido como PANAMÁX, es de 32.5 m de ancho, por 298 m de largo, por 12.5m de calado. En 1966, casi el 90% del tonelaje de la flota mundial podía utilizar el canal de Panamá. En 1978, esa tasa había bajado a un 42%. Y a finales de los años 1980, se estimaba que apenas una Quinta parte de la flota mundial en peso podía pasar por el Canal de Panamá. A pesar de eso, el año 1982 marcó un record en la historia del tráfico por el Canal de Panamá con 14,000 travesías por un peso total de 185 millones de toneladas largas (Seielr, O. J, 1988:31).

La invasión de Panamá por los Estados Unidos en 1989, tuvo un impacto directo pero de corta duración sobre el tráfico canalero. El tráfico llegó por debajo de las 10,000 travesías en 1989-1990, pero conoció un fuerte aumento a partir de 1995. El año 1996 impuso un record en volúmen de carga, con más de 198 millones de toneladas largas por 13, 721 tránsitos. Lo que equivale en promedio a unas 37.5 travesías por día, que han producido un ingreso bruto anual en peajes de la orden de $486.7 millones (Panamá Canal Commission, 1996). La composición del tráfico es igualmente un buen indicador de las tendencias del comercio mundial. La mitad del tráfico del canal en 1996 era compuesto por el transporte en cereales (21.4%), en productos petroleros (16.6%) y en contenedores de mercancías (12.9%). Los itinerarios son aún más ilustrativos de las redes dibujadas por el comercio mundial. Lo grueso del tráfico de cereales está compuesto por las exportaciones norteamericanas hacia Asia. A pesar de la reciente caída de los volúmenes de trigo vendidos por los Estados Unidos a China (2.1 Millones de Toneladas), el maíz constituye el principal rubro del tráfico de cereales por el canal con 24.3 millones de toneladas largas, principalmente hacia Taiwán y Corea del Sur. El flujo de productos petroleros aumentó en la mitad de los años 1990, principalmente debido al aumento de las exportaciones petroleras de Ecuador hacia refinerías en el Caribe y en el golfo de México (Texas, Luisiana). El tercer y más importante rubro de tráfico por el Canal de Panamá lo representan los contenedores de mercancía, con un tráfico record de 25.6 millones de toneladas en 1996, la mayor parte (41.5%) siendo asumida por el comercio entre Asia y los mercados de la Costa Este de los Estados Unidos (Panamá Canal Commission, 1996).

El Futuro del Canal de Panamá

Todo parece indicar que el Canal de Panamá sigue constituyendo un paso obligado para el comercio mundial. Los records históricos obtenidos durante los últimos años en materia de tráfico por el Canal demuestran que recibe alrededor de 30% del tráfico marítimo mundial (Urriola C. y Gregorio A. 1997). Sin embargo, varios factores han contribuido a intensificar la competencia entre rutas y sistemas alternativos. La desreglamentación en materia de transportes por la administración Reagan en 1982, tuvo como efecto el de multiplicar las redes intercontinentales a través de los Estados Unidos. En particular, el desarrollo del puente terrestre entre New-York y Takoma, servido por las compañías de vapores American President Lines o Sea-Land, por las cuales transitan trenes de contenedores apilados, han significado una competencia crecida para el Canal de Panamá (Girot, P. 1991). La competencia creciente de alternativas al Canal de Panamá hace que su margen de maniobra sea limitado. Leves incrementos de tarifas de tránsito hacen la diferencia entre el uso del canal y el paso por el Cabo de Buena Esperanza (Ohtake, K. 1997).

El aumento progresivo del tamaño de los navíos de la flota mercante mundial provoca asimismo necesidades crecientes de inversión en estructuras de acopio y en sistemas de selección de las mercancías. La Comisión del Canal lanzó desde 1995 una serie de proyectos apuntando a un ensanchamiento del Col Gaillard, con el fin de permitir el paso de la nueva generación de buques PANAMAX (Panamá Canal Commission, 1996). Igualmente en discusión se encuentra el proyecto de construcción de una tercera serie de esclusas que le permitirán a Panamá mejorar su servicio. ¿Pero a qué precio? La evolución de las flotas y de la tecnología de los transportes ha modificado sensiblemente la ventaja geográfica absoluta del Istmo Centroamericano. La globalización entrena una competencia incrementada de alternativas tanto geográficas como tecnológicas. El tamaño creciente de las flotas dicta a las autoridades portuarias y a los operadores del canal inversiones cada vez mayores (Comisión Económica para América Latina-CEPAL 1997, Sabonge, Rodolfo R. 1997). ¿Quien pagará por estas onerosas modificaciones de infraestructura? ¿Y qué garantías existen para que dichas inversiones se vean amortiguadas una vez que el canal pase a manos panameñas?

La crisis financiera asiática de 1998, seguida de secuelas particularmente graves sobre las economías suramericanas, notablemente en Brasil, parece ilustrar la fragilidad intrínseca del comercio mundial. La volatilidad de los mercados de cereales, así como el del petróleo, principales rubros del tráfico

por el canal, constituye un factor crítico. En cuanto a las rutas alternativas en el resto del Istmo Centroamericano, el futuro es incierto. La competencia acrecentada hace que todo proyecto de vía interocéanica tendrá que enfrentar muy serios intereses comerciales. El paso del canal bajo soberanía panameña se convertirá tal vez en objeto de futuras rivalidades regionales. Sin embargo queda claro que Panamá tiene una ventaja geográfica e histórica frente a sus vecinos.

CONCLUSIONES

Históricamente, la ruta interoceánica en América Central ha sido el centro de rivalidades imperiales y hegemónicas. La lucha por el control de una vía transistmíca mobilizó, tanto las potencias coloniales tales como Inglaterra y Francia, así como las potencias emergentes como los Estados Unidos, Japón, y hasta Alemania. Los innumerables proyectos de canales que han surgido en América Central en el curso de los dos últimos siglos, concebidos por batallones de cartógrafos e ingenieros sobre el terreno, confirmando la perennidad del imperativo transístmico. En la mayoría de los casos, se trataba de una construcción imaginaria, que como en el caso de Nicaragua a alimentado las ambiciones de políticos, militares y empresarios (Brannstrom, C,. 1992). Cada país centroamericano tuvo en un momento u otro veleidades de ser el sitio privilegiado para un canal. Aquello alimentó interminables litigios fronterizos, como entre Costa Rica y Nicaragua, y Este país y Honduras. También definió las reglas de las relaciones hegemónicas entre los Estados Unidos y Panamá. Queda patente de nuestro análisis que para cada crisis política, las iniciativas de vías alternas al canal de Panamá se multiplican.

La construcción del Canal de Panamá, primero por los franceses, luego por los norteamericanos, ha igualmente ilustrado la envergadura de la tarea que muchos proyectos habían subestimado. La conclusión de las obras de construcción del Canal de Panamá por el Ejército de los Estados Unidos, vinculó para el resto del siglo XX la Comisión del Canal con los intereses estratégicos estadounidenses. No es fruto del azar si la administración del canal estaba en manos del Secretario de Defensa de los Estados Unidos. Un análisis somero del tráfico del Canal de Panamá en el transcurso de sus primeros cincuenta años de existencia indica que constituía esencialmente una vía para el comercio interior de los Estados Unidos. La segunda guerra mundial reafirmó el papel estratégico de la zona del canal, dentro de la cual se instaló el Southern Command, punto neurálgico hasta 1999 del dispositivo de las fuerzas armadas norteamericanas en el Caribe, en América

Central y del Sur.

Los profundos cambios en la economía mundial acontecidos desde los años 1960 han igualmente modificado el rol del Canal de Panamá. El crecimiento acelerado de las economías asiáticas, la consolidación de la red terrestre intercontinental en los Estados Unidos durante la Guerra Fría, así como las transformaciones tecnológicas en materia de transportes, han contribuido a los cambios en el papel de la circulación interoceánica en América Central. La importancia militar del Canal de Panamá parece haber disminuido. Su importancia económica se hace más evidente. Un indicador de dicha evolución geopolítica es que Japón pertenece junto con Estados Unidos y Panamá, a la Comisión Tripartita que analiza desde hace ya varios años las opciones para la transformación del Canal con el fin de responder a las exigencias del comercio mundial en el siglo XXI.

Gracias al Tratado Torrijos-Carter de 1977, el Canal de Panamá pasó definitivamente bajo jurisdicción panameña a partir de Diciembre 1999. Esto constituye ante todo una victoria para los panameños, cuyo nacionalismo se ha forjado alrededor de la lucha para el canal. A pesar de la consternación dejada por la invasión norteamericana de Panamá en 1989, pareciera que los Estados Unidos no honrarían sus compromisos. Sin embargo, el desenlace final demuestra lo contrario. Hoy en día, el único canal interoceánico por Centroamérica está en manos del pueblo panameño. Pero el porvenir del canal de Panamá seguirá dependiendo tanto de las vicisitudes de los mercados mundiales como de los avatares del comercio internacional. Dependerá también de la capacidad de reinversión del Gobierno Panameño en los equipamientos que permitirán al Canal de Panamá seguir la evolución de las flotas y de las medidas de los barcos. Pero quizás el factor decisivo para el futuro del Canal de Panamá no tendrá su origen ni en la globalización de la economía, ni en los avatares de la geoestrategia, sino en la capacidad hidráulica de la cuenca del canal. También será presa de los cambios climáticos y ambientales que se avecinan con el calentamiento global, cuyos signos precursores afectaron el funcionamiento del canal con los episodios el fenómeno del Niño de 1982-1983 y 1997-1998. En 1997, la Comisión del Canal ha tenido que reducir el volumen de tráfico a causa de la sequía provocada por el efecto del Niño, fenómeno climático de oscilación de las corrientes ecuatoriales en el Océano Pacífico. Todo el debate acerca de las alternativas al tercer juego de esclusas (bombeo/reciclaje de las aguas de esclusas, ascensor mecánico para pequeños y medianos calados, quienes por cierto ocupan tanta agua en cada paso que una nave de tamaño

PANAMÁX), se centra sobre la gestión del agua. Claramente el futuro del Canal dependerá en definitiva de la combinación de esos factores mundiales y locales, vinculados tanto a la globalización de los intercambios y a las vicisitudes del cambio climático planetario como a la gestión de recursos en agua durante la operación del canal y para las necesidades de agua de los centros urbanos de Panamá.

En cuanto a la cuestión de quién pagará por estos equipamientos, claro está que la administración del Presidente saliente de Panamá, Ernesto Pérez Valladares, ha apostado a la inversión privada. La retrocesión de la Zona del Canal a manos panameñas ha significado una gigantesca operación inmobiliaria. Miles de hectáreas de viviendas, edificios y bodegas han sido cedidos a los inversores, en su mayoría asiáticos, ligado a los holdings de companías marítimas. En particular, la empresa Hutchinson Whampoa Ltd, basada en Hong-Kong ha conseguido en 1997 la licitación para administrar las dos terminales portuarias en cada entrada del Canal de Panamá. Esta penetración del capital asiático en la gestión del tráfico del canal no ha pasado desapercibida en la prensa estadounidense (Time, 6 de setiembre 1999). Muchos críticos ven allí el principio del dominio chino sobre el Canal de Panamá. Otros insisten sobre el hecho que Hutchinson es una transnacional que administra 19 puertos en el mundo entero, y es una de las empresas de punta en esa materia. En fin, sus preocupaciones ilustran bien como las rivalidades geopolíticas alrededor del canal centroamericano siguen estando a la orden del día.

Finalmente, el paso del Canal a manos panameñas constituye ante todo un acto histórico, que marca el final de una época. Es obvio que Panamá mantiene una ventaja decisiva sobre sus vecinos. A pesar de las constantes rivalidades entre las opciones nicaragüense o colombiana, la mayoría de los actores clave de la comunicación interoceánica siguen apostándole a Panamá. No es una casualidad si los Estados Unidos y Japón pertenecen a la Comisión Tripartita quien durante los años 1990 a estudiado y discutido las opciones para el ensanchamiento del canal, sea con un tercer juego de esclusas o por una vía adicional en Panamá. Es también evidente el importante papel que desempeñará el capital transnacional y la empresa privada en el futuro del Canal de Panamá. Es sin embargo demasiado temprano para afirmar que la preponderancia de las consideraciones geopolíticas cederá terreno a los imperativos geoeconómicos de la globalización. Es en cambio incontestable que el futuro del canal estará en manos panameñas en los albores del siglo XXI.

REFERENCIAS

ALVARADO. C. y R.D. Wright. 1997. El Sistema de Administración de Tráfico de Naves del Futuro, conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

ARIAS, Agustín 1997. Planes de Expansión del Canal a Largo Plazo, Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

ATKINS, THOMAS B. 1890. Report on the Tonnage of Traffic within the Zone of Attraction for the Maritime Canal of Nicaragua in 1890 and Estimated for 1897. New York: New York Print Co.

_____(1891). The inter-oceanic canal across Nicaragua and the attitude of the government of the U.S. New York: New York Print Co.

AYÓN, TOMÁS. 1872. La cuestion de límites territoriales entre la Repúblicas de Nicaragua y Costa Rica. Managua: Imprenta del "Centroamericano".

BELLY, FELIX. 1867. A travers l'Amérique Centrale: Le Nicaragua et le Canal Interocéanique. Vol.1, París: Imp. Victor Goupy.

BERMANN KARL. 1986. Under the Big Stick: Nicaragua and the United States Since, 1848, Boston: South End Press.

BRANNSTROMM, CHRISTIAN. 1992. Almost a Canal: Visions for Interoceanic Communication across Southern Nicaragua, Thèse de Maitrise en Géographie, Université du Wisconsin-Madison.

CASTILLERO R., ERNESTO J. 1954. Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la Entidad Nacional Panameña. Panama:Imprenta Nacional.

CHILDS, ORVILLE W. 1851. Nicaragua Canal: Map and profile of the route for construction of the ship canal. New York: W.C. Bryant and Co. Printers.

COMISSION EUROPÉENE, Unité. Économique pour l'Amérique Latine 1997 Evaluation of the Development Alternatives of the Panama Canal: A Study of the Long Term Traffic Forecast. Panama: Europroject, S.A./G.P. Wild (international)Ltd.

COSTA RICA. COMISIÓN DE LÍMITES. Exposición presentada por la comisión de límites de Costa Rica al ingeniero árbitro honorable E.P. Alexander, el día 30 de junio de 1897. San José: Tipografía Nacional.

DÍAZ, Juan H. 1997. Managing and Preserving the Canal's Principal Natural Resources- Water and the Environment. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

DOZIER, CRAIG L. 1985. Nicaragua's Mosquito Shore: The Years of British and American Presence. Birmingham: University of Alabama Press.

DUVAL, MILES P. 1940. Cadiz to Cathay: the Story of the Long Struggle for a Waterway Across the American Isthmus. Stanford: Stanford University Press.

EALY, LAWRENCE O. 1971. Yanqui Politics and the Isthmian Canal. University Park: Pennsylvannia State University.

FLOYD, TROY S. 967. The Anglo-Spanish Struggle for Mosquitia. Albuquerque: University of New Mexico Press.

FOLKMAN, DAVID I. 1972. The Nicaragua Route. Salt Lake City: University of Utah Press.

GIROT, Pascal Olivier y Bernard Q. Nietschmann. "Geopolitics and Ecopolitics of the Río San Juan",in National Geographic Society Research and Exploration, 1992, Nº 8, 1, pp. 52-63.

GIROT, Pascal Olivier. "Perspectiva Canaleras en Centroamerica" en La Política Exterior de Estados Unidos hacia Centroamérica, José Luis Barros y Mónica Verea (Eds.), México:Editorial Miguel Angel Porrúa, 1991, pp.329-349.

GIROT, Pascal O. y Carlos Granados."La Integración Centroamericana y las Regiones Fronterizas¿Competir o Compartir?" Presencia, Año 5, 1993, Nº 19, pp.12-37.

GIROT, Pascal Olivier. "The Interoceanic Canal and Boundaries in Central America: The case of the San Juan River" ,in Boundaries in the Americas, Pascal O. Girot (Ed.),1994, pp.84-109.

GONZALEZ, Paulino. 1976. "La Ruta de Sarapiquí:Historia Socio-política de un camino" in Avances de Investigación, Nº 15, San José: Universidad de Costa Rica.

GRAVES, Ernest. 1964. Nuclear excavation of a sea-level isthmian canal. Civil Engineering, 34 (10):48-55.

HUMBOLDT, ALEXANDER von. 1811. Political Essay on the Kingdom of New Spain. London: Longman.

IRELAND, GORDON. 1941. Boundaries, possessions and conflicts in Central and North America and the Caribbean Cambridge. Harvard University Press.

KEASBEY, LINDLEY MILLER. 1896. The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine. New York: G.P. Putnam's Sons.

LAFABER, WALTER. 1978. The Panamá Canal: The Crisis in Historical Perpective. New York. Oxford University Press.

LEONARD, THOMAS M. 1991. Central America and the United States. The Search for Stability. Athens,GA. University of Georgia Press.

LISS, SHELDON B. 1978. The Canal Aspects of United States-Panama Relations. Notre Dame. Notre Dame University Press.

LOOS, EDUARDO. 1863. Empresa Centro-Americana y Universal del Canal de Nicaragua. Managua. Imprenta del Gobierno.

MACK, GERSTLE. 1944. The Land Divided: A History of the Panama Canal and Other Isthmian Canal Projects. New York. Alfred A. Knopf.

MAHAN, Alfred Thayer 1970. 1897. The Interest of America in Sea Power, Present and Future. Port Washington, NY. Kennikat Press.

MARITIME CANAL COMPANY OF NICARAGUA. 1889. Nicaragua, the Gateway to the Pacific. New York. J. Bien and Co.

MARITIME CANAL COMPANY OF NICARAGUA. 1890. The Maritime Ship Canal of Nicaragua. New York. The M.C.Co.of Nic.

McCULLOUGH, DAVID. 1977. The Path between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914. New York: Simon & Schuster.

MCKENNEY, JAMES W. 1983. U.S. Panama relations 1903-1978: A Study in Linkage Politics. Boulder CO. Westview Press.

MELVILLE, GEORGE WALLACE. 1898. The strategic and commercial value of the Nicaragua canal, the future control of the Pacific... Washington. GPO.

MENOCAL, ANICETO GARCÍA. 1890(?). The Nicaragua Canal: Its Design, Final Location and Work Accomplished. New York. Press of the New York Printing Co.

MOLINA, FELIPE. 1851. Memoir on the Boundary Question Pending between the Republic of Costa Rica and the State of Nicaragua. Washington,D.C. Gideon and Co.

MURILLO J. HUGO. 1986. “La controversia de límites entre Costa Rica y Nicaragua: el laudo Cleveland y los derechos canaleros 1821-1903”. Anuario de Estudios Centroamericanos 12:2 : 45-58.

NICARAGUA. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1872. Documentos

relativos a las últimas negociaciones entre Nicaragua y Costa Rica sobre límites territoriales y canal interoceánico. Managua. Imprenta Nacional.

NICARAGUA. Ministerio de Relaciones Exteriores. 1954. Situación jurídica del río San Juan. Managua. Imprenta Nacional.

OHTAKE, Kunihiro. 1997. The present situation and the future forecasr of the Panama Canal Traffic. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama. Panama, Septembre 1997.

PANAMA CANAL COMMISSION. 1996. Annual Report. Panama. DOD

PERALTA, MANUEL MARÍA, 1882. El río San Juan de Nicaragua, derechos de sus rebereños, las Repúblicas deCosta Rica y Nicaragua...según documentos históricos. Madrid. M. Murillo.

(1898) Costa Rica y costa Mosquitos. Documentos para la historia de la jurisdicción territorial de Costa Rica y Colombia. París.

ROYO RUIZ, Natalia. 1999. Le Canal de Panama et autres routes alternatives. Conférence présentée à l'occasion du Colloque "La Ciculation interocéanique en Amérique Centrale au XXIe siècle". Société de Géographie, Paris, Juin 1999.

SABONGE, Rodolfo R. 1997. "Proyecciones a Largo Plazo del Canal de Panamá ". Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama. Panama, Septembre 1997.

SALISBURY, RICHARD V. 1975. Costa Rican Relations with Central America, 1900-1934. Buffalo. Council on International Studies.

SANDNER, GERHARD. 1985. Zentralamerika un der ferne karibische Westen: Konjunkturen, Krisen un Konflict1503-1984 Stuttgart. F. Steiner Wiesbaden GmbH.

SANDNER, GERHARD. 1987. "Perspectivas del Rol Futuro de Panamá en el contexto regiona de Centroamérica y el Caribe". Conférence présentée lors du Séminaire International in titulé Panamá y su Canal: Problemática y Perspectivas, Hambourg, 30 Novembre-2 decembre 1987, Hambourg. Instituto de Estudios Iberoamericanos.

SANDNER, GERHARD. 1987. "Aspectos de problemas de Geografía Territorial del Mar Caribe en le contexto de las nuevas delimitaciones", GEOISTMO. Vol.1, No.1,pp. 9-32.

SEILER, OTTO J. "El Canal de Panamá, su importancia para el tráfico naviero internacional". En Instituto de Estudios Iberoamericanos-Hamburgo, 1988, Panamá y su Canal: Problemática y Perspectivas.

SIBAJA CH. LUIS FERNANDO. 1974. Nuestro límite con Nicaragua: Estudio histórico. San José. Don Bosco.

STAGG C., Carlos. 1997. El Proyecto de Tercer Juego de Esclusas. Panama. Comisión de Estudio de las Alternativas al Canal de Panama.

SULTAN, DAN I. "An army engineer explores Nicaragua". National Geographic Magazine, 61 (1932):593-627.

URRIOLA C., Gregorio A. 1997. Construyendo el Futuro: Prospectiva Tecnológica, la Reversión Canalera y el Desarrollo Nacional. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

U.S.CONGRESS. SENATE. House Committe on Foreign Affairs. Nicaragua Canal Report, to accompany H.R. 6799 47th Congress, House Report no. 1698, 1882.

U.S.CONGRESS. SENATE. The Nicaragua Canal. by Clarence E. Dutton. 52nd Congress, 1st Session, Mis. doc. no.97, 1892.

U.S.CONGRESS. SENATE. Report of the Isthmian Canal Commission, 1899-1901. 58th congress, 2nd Session, Doc. no.222, 1904.

U.S.CONGRESS. SENATE. U.S. Navy Deparment. Reports of explorations and surveys for the location of a ship canal between the Atlantic and Pacific Oceans. 43d Congress, 1st. Session, Senate Ex. Doc. no.57, 1874.

U.S.CONGRESS. SENATE. U.S. Navy Deparment. Reports of explorations and surveys... 45th Congress, 3d. session, Senate Ex. Doc. no.75, 1897.

U.S.CONGRESS. SENATE. U.S. Navy Department Report of the U.S. Nicaragua Surveying Party 1885 by A.G. Menocal Washington D.C. GPO, 1886.

U.S. NICARAGUA CANAL BOARD. Report of the Nicaragua Canal Board. Washington D.C. GPO, 1896.

U.S. NICARAGUA CANAL COMMISSION. Report of the Nicaragua Canal Commission, 1897-1899. Baltimore. The Frienwald Co. 1899.

VEGA R., VÍCTOR. 1997. Desmilitarización y Libertad de Navegación por los Canales Interoceánicos. Conférence dictée l'occasion du Congrès Universel du Canal de Panama, Panama, Septembre 1997.

WILLIAMS, MAX HARRISON. 1971. "The San Juan River-Lake Nicaragua waterway, 1502-1921". Ph.D. dissertation. Louisiana State University Press.