

El Canal de Panamá: ¿cien años de comercio y transporte, en la economía mundial (1914-2014)?

Juan N. Ojeda-Cárdenas*

Resumen

En este artículo, el Canal de Panamá es visto bajo un enfoque de economía-mundo y es considerado un vehículo de paso de mercancías entre dos mares: el Pacífico y el Atlántico. Se sigue una vertiente histórica que demuestra la importancia económica, geopolítica y geográfica del Canal en Centroamérica. El trabajo trata de desarrollar las utopías y miopías políticas que están inscritas cuando se intenta estudiar los canales, que se vuelven vehículos de paso de mercancías y son por tanto nodos claves en la geopolítica económica y comercial. En esta colaboración también se presentan las rutas comerciales más importantes de los barcos que pasan por el Canal y que provienen fundamentalmente de la Costa Este de Estados Unidos, y se dirige al Asia, centro del comercio mundial. Finalmente, se demuestra que el Canal es actualmente un nodo ganador, a la luz de experiencia de otros canales, como el de Suez y el de Kiel y siguiendo autores como Benko y Lipietz regulacionistas franceses.

Palabras clave: corredores bioceánicos, geopolítica, rutas comerciales y desarrollo.

Abstract

In this article, the Panama Canal is seen under an approach of economy-world and it is considered a vehicle for passage of goods between the two oceans: the Pacific and the Atlantic. It follows a historical aspect that shows the geographical, geopolitical and economic importance of the Canal in Central America. This paper tries to develop utopias and political nearsightedness that are registered when attempting to study the canals, which become goods passing vehicles and are therefore key nodes in the economic and commercial geopolitics. This collaboration is also the most important trade routes of ships passing through the canal and come mainly from the East Coast of the United States are presented, and goes to Asia, world trade center. Finally, it is shown that the Canal is currently a winning node, in the light of experience of other channels such as Suez and Kiel and following French regulator authors like Benko and Lipietz.

Key words: bioceanic corridors, geopolitical, trade routes and development.

*Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Universidad del Mar. Ciudad Universitaria s/n Puerto Ángel, Oaxaca, México. C.P.70902. Correo electrónico: juanojeda@hotmail.com

I. Introducción

"La posición geográfica constituye el recurso natural más importante con que cuenta Panamá. El Istmo, entre los dos mares, podrá ser con el tiempo el emporio del Universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los lazos comerciales de América y Asia y traerán a tan feliz región, los tributos de las cuatro partes del globo. Acaso sólo allí podrá fijarse algún día la capital de la tierra como pretendió Constantino, que fuese Bizancio, la capital del antiguo hemisferio, vaticinaba Bolívar en 1815".

Ernesto J. Castillero, citando a Bolívar (carta a Jamaica). María Méndez. Nueva Sociedad, No. 26, septiembre - octubre 1976, p. 124-140

En este trabajo elaborado, a propósito del Congreso "Cien años del Canal de Panamá", se realiza un esfuerzo por elaborar un marco conceptual sobre el tema, basándose en el enfoque de economía-mundo, y considerando las redes que se forman en torno al Canal, como un vehículo de paso de mercancías entre dos mares: el Pacífico y el Atlántico. La vertiente histórica que subyace en este trabajo, demuestra la importancia económica, geopolítica y geográfica que cumplió el Istmo en Centroamérica, y la presencia de Estados Unidos, que hasta el 31 de diciembre de 1999 administró el Canal. Para Estados Unidos, el dominar el Canal y la zona del mismo, comenzó en la época de la Primera Guerra Mundial, y continuó como un paso estratégico de control, considerando la importancia que el país del Norte daba a la doctrina de Alfred Mahan, que recomendaba dominar los mares, canales y puertos.

El artículo en una primera parte, se concentra en resaltar la importancia del tema, haciendo un pequeño balance de lo que significó el Canal de Panamá desde el punto de vista marítimo y comercial. Es indudable que desde el lado de los ingresos, el Canal a partir de ser administrado por los panameños, ha conseguido niveles espectaculares demostrados en los 2,411.3 millones de dólares que

registró en el año 2013. Esto refleja una autonomía económica y financiera que ha conseguido la Autoridad del Canal de Panamá como sinónimo de una buena administración.

Además del análisis de las teorías y paradigmas en juego, el trabajo revela utopías y miopías políticas cuando se olvida el concepto de economía mundo y se piensa solo en el estado nacional y en la ejecución de proyectos de transporte de gran envergadura.

Además, el análisis de las rutas comerciales refleja la importancia que tiene el Canal en la actualidad en el comercio que proviene de la Costa Este de Estados Unidos, y se dirige a Asia, centro del comercio mundial especialmente por el motor que constituye China. Finalmente, el trabajo, apelando a los aspectos conceptuales considera que el Canal de Panamá es actualmente un nodo ganador a la luz de experiencia de otros canales como el de Suez y el de Kiel, aunque se presentan algunos limitantes al gran proyecto especialmente si Panamá no termina su tercera esclusa.

En síntesis, aunque existe una vasta literatura sobre el tema del canal, que nos anima a construir un estado del arte, tarea futura y por emprender, este trabajo aún exploratorio, actualiza el problema del Canal y señala los cuellos de botellas vigentes acompañando este análisis con información actualizada, que marca las nuevas tendencias del comercio internacional en el 2013 y 2014.

II. La importancia del tema

Cumplir cien años de vida, es un logro en toda circunstancia, pocos pueden aspirar a cumplir cien años, y uno se acostumbra a estos homenajes cuando se trata de personas o instituciones, celebrando los centenarios, alabando los logros de esa persona o institución. El balance de los cien años requiere una metodología de trabajo que sistematice de forma agregada todos los acontecimientos que se dieron en el período y que se olviden algunos puntos anecdóticos que ya no están en la memoria, ya que el paso del tiempo permite decantar aquello que es importante, de lo que es episódico y pasajero.

Por supuesto, que en el campo del transporte (por: agua, tierra, en ferrocarril o través del aire) cien años significa mucho. Tanto cualitativamente como cuantitativamente, alcanzar un centenario es oportunidad para apreciar las metas logradas, los kilómetros construidos, el número de vehículos que han circulado por la vía, la carga movida o las velocidades alcanzadas, si se trata de unidades del transporte.

Si se estudian los cruceros y el movimiento náutico, interesaría saber el número de turistas transportados, el número de viajes realizados, puertos visitados y derramas económicas alcanzadas. En el campo de la planeación existe una fase que es evaluación, la cual tiene que ver con los logros alcanzados, objetivos planeados y cantidad de dinero invertido. Para esto se puede hablar de costo de oportunidad, de costos y beneficios, retornos económicos y sociales o de costo - efectividad, como diría Cohen y Franco (1992).

Si un proyecto es muy caro, su evaluación demostrará aquello, en función de los criterios planeados y los resultados conseguidos. En general, en el transporte y mientras se están realizando las obras, estas se encarecen. Finalmente, la obra terminada y entregada cuesta el doble o mucho más. Por ejemplo, se

registra que la obra del Canal de Panamá costó 375 millones de dólares de ese tiempo, pero no se considera lo que invirtió el Gobierno Francés, a través de sus empresas, ni tampoco se menciona lo que significó la quiebra del proyecto inicial, oportunidad retomada por Estados Unidos, que siempre mantuvo interés en el Canal, como lo tuvo Inglaterra y Francia en su momento.

Tratándose del Canal de Panamá, los cien años de su funcionamiento se cumplieron el 15 de agosto del 2014, fecha en que la República de Panamá (con 3.8 millones de habitantes) debe valorar el significado de tener un Canal, como vínculo de paso entre dos mares, a través de 80 km y bajo las consideraciones que estiman un promedio anual de 12,000 barcos que transitan por el Canal. El Canal es para Panamá, la fresa del pastel, o la empresa que más derrama económica trae. Representó 2,411.3 millones de dólares en el 2013 (Figura 1) y genera aproximadamente 9,000 empleos permanentes tanto desde la visión histórica, como económica y geopolítica; se convirtió en un logro avizorado por Ferdinand de Lesseps, un diplomático francés, que participó en el Canal de Suez y se aventuró a construir el Canal de Panamá, con todos los problemas y muertes (aproximadamente 20,000 en la etapa francesa) que recoge la historia.



Figura 1. Ingresos del Canal de Panamá (en millones de dólares corrientes). Fuente: Autoridad del Canal de Panamá. Elaborado por la Universidad del Mar, bajo los datos del Informe y Estados Financieros del Canal de Panamá, 05/08/2014.

Finalmente, fue Estados Unidos, quién terminó el Canal en la época de Theodore Roosevelt y el sueño europeo de hacerse dueño del Canal, entre dos mares de América, típico de los imperialismos de todo tipo, quedó como eso, en solo un sueño.

Es indudable que tanto Estados Unidos, como los países europeos, buscaban un paso entre los mares Pacífico y Atlántico, esta fue una primera idea de Balboa. Este camino facilitaría el comercio internacional y podía permitir ahorrar costos en el comercio internacional, ya que las embarcaciones que llevaban carga necesitaban bajar hasta el punto de Magallanes, en el Sur austral de Chile, para dar la vuelta, recoger y entregar carga en los distintos puertos del Pacífico. No se olvide que por mucho tiempo el "dorado peruano", la riqueza mexicana y el oro de California, fueron pretendidas por las grandes potencias mundiales, y era necesario buscar un corredor cercano, que facilitara el transporte de un mar a otro.

Por eso desde Vasco Núñez de Balboa, como ya se anunció, fue un sueño construir un paso entre dos mares: primero fue Nicaragua, luego Panamá y en algún tiempo este paso lo constituyó el corredor del Istmo de Tehuantepec, "la cinturita de México", que con tan solo 300 Km de distancia y apoyado en el ferrocarril que Porfirio Díaz construyó en los primeros años del Siglo XX, podía convertirse en paso alternativo para el comercio mundial, como lo fue en la primera década del Siglo XX. Al respecto, y según los datos glossados por Rafael Carrasco Puente, en el año 1911, la carga transportada por el Istmo de Tehuantepec en México, alcanzó una cifra del orden de 955,466 toneladas (Reina Aoyama 1994).

Entonces, celebrar cien años, nos puede llevar desde las perspectivas de este trabajo, a evaluar el rol y funcionamiento del Canal de Panamá, desde la perspectiva económica, considerando la importancia geopolítica que el Canal cumple teniendo en cuenta las implicancias del transporte marítimo, que significa utilizar el Canal. Por supuesto, que este análisis es parcial, ya que bajo las consideraciones de

la economía mundo de Braudel y Wallerstein, el estudio del Canal de Panamá tiene que hacerse considerando el peso que este tuvo en su vinculación con las áreas geográficas del mundo desarrollado. La "tríada excluyente", compuesta por Estados Unidos, Asia (Japón y China) y Europa, que desarrolla Juan Castaingts (Castaingts 2004) debe evaluarse en función de los cambios que trae la globalización, y en donde China en la actualidad se vuelve el pivote del comercio internacional, y todo el movimiento gira en base a este nuevo baricentro.

III. Teoría y paradigmas

Es importante recordar que desde el punto de vista teórico-metodológico, los análisis consideran a los puertos y canales, a la luz de un planteamiento singular, que se denomina bajo el término de "espacio de redes y flujos de la Globalización" y se propone bajo esta línea de investigación el de ubicar a la unidad de análisis, en la conformación de un espacio global (al estilo del sistema-mundo capitalista de Wallerstein), que se articula crecientemente a través de redes y flujos materiales e inmateriales Castells (1999), Martner (2001). Tal traslado de la unidad de análisis, poco valorado y comprendido por la corriente económica dominante (de corte neoclásica y positivista) permite revelar estructuras, configuraciones, dinámicas y tendencias que pasan inadvertidas para los países y las regiones, por lo tanto, no son consideradas a la hora de establecer políticas públicas de desarrollo de infraestructura y tecnología (Ojeda 2011a).

Como ejemplo evidente de tal miopía, se da la multiplicación de proyectos para construir grandes obras de infraestructuras de transporte (mega puertos, mega terminales, corredores multimodales internacionales, etc.) en cada uno de los países de Latinoamérica, cuestión que surge de manera casi natural cuando se ubica la unidad de análisis en el estado-nación o en escalas menores, dentro de un entorno de incremento de los flujos, debido a la apertura comercial y a la globalización en curso. Sin embargo, más allá del dato evidente, esto impide visualizar una estructura

más profunda, como es la configuración de una red y un espacio global de flujos, cuya lógica de funcionamiento no es la misma que la de los estados nacionales, puesto que, como señala Hiernaux (1993), la globalización de los procesos productivos y sociales "no requiere el control del espacio continuo para operar, logra su expresión en puntos selectos-place o lugares, a la Giddens" (Hiernaux 1993).

En este sentido, Castells (1999), define el espacio de redes y flujos de la globalización como "la organización material de las prácticas sociales compartidas simultáneamente en el tiempo, las cuales operan a través de flujos". Por flujos se entiende "la efectiva, repetitiva y programable secuencia de intercambio e interacción entre lugares físicamente separados, articulados por actores sociales en la economía, la política y la estructura simbólica de la sociedad" (Castells 1999).

Este nuevo referente teórico rompe con dos propiedades fundamentales en el análisis geo-económico previo. En efecto, la resistencia física a los cambios y la ordenación territorial según la distancia "se ven eclipsadas, cuando tiempo y espacio son a la vez más sincrónicos y menos jerarquizados" (Caravaca 1998). Así, se reduce la importancia de la distancia como forma de caracterización del espacio y lo que tiene que valorizarse ahora, es la cualidad de la conexión e integración de los fragmentos espaciales selectos en una red espacial globalizada (en muchos de los casos latinoamericanos, se nota una proliferación de puertos con empresas y terminales que no consideran una geopolítica global y menos que estos estén integrados a un sistema portuario internacional de cara al Pacífico o al Atlántico).

Últimamente, el caso de una futura construcción del Canal de Nicaragua, como alternativa al Canal de Panamá, es una muestra de esos falsos nacionalismos que buscan alternativas que pueden ser utopías no factibles, si estas se miden con los criterios de evaluación económica y social. Esto último también puede darse si se espera demasiado del Istmo de Tehuantepec, como alternativa de desarrollo para el Sureste de México.

En otras palabras, las relaciones de proximidad y de cohesión geográfica entre un centro y sus áreas periféricas contiguas, ahora tienden a desestructurarse por la emergencia de un "territorio de redes" (Veltz 1999), o "espacio de flujos" (Castells 1999), donde predominan las relaciones entre nodos fragmentados y territorialmente discontinuos que, sin embargo, se articulan, aún a largas distancias, con el apoyo de las recientes innovaciones tecnológicas, principalmente en las comunicaciones y en los transportes (Ojeda 2011b).

IV. Rutas comerciales que pasan por el Canal de Panamá

Luego de esta digresión teórica, debe reconocerse el cambio en las tendencias para usar el Canal de Panamá, porque los barcos llevan exportaciones y traen importaciones por el Pacífico, y el mercado norteamericano del Este, que tiene grandes segmentos de población consumidora de bienes y materias primas. La urgencia de la demanda obliga al uso del Canal, para el traslado de estas mercancías, principalmente bienes de consumo, pero para ello Estados Unidos ha desarrollado un corredor que va de Long Beach en Los Ángeles, hasta Chicago y Nueva York, en el Atlántico, utilizando la modalidad ferroviaria y carretera (Figura 2 y Tabla I, en donde se señala el movimiento de flujos que se dan por el Canal de Panamá hacia ejes y mercados).

A esto debe sumarse en la geopolítica, la importancia del Canal de Suez (de 161 km o 1000 millas de largo) que lleva principalmente petróleo al Mediterráneo, y que vincula a los países petroleros con los países consumidores de Europa y de América. Las noticias al respecto (La Estrella de Panamá 2014), informan que el Canal de Suez le está quitando ingresos al Canal de Panamá, debido a que el Canal no permite embarcaciones grandes Post Panamax, mientras que en el de Suez pasan barcos de más de 9,000 teus (twenty foot equivalent unit, unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)". En Panamá solo pasan embarcaciones de 5,000 teus, de allí la urgencia y necesidad de terminar la tercera esclusa que permita soportar el paso de barcos más

grandes acuerdos, a las necesidades de este mundo global, en donde por lo menos el 80% de su comercio mundial utiliza la vía marítima, siguiendo a Braudel cuando dice:

"pero el mar es algo más que una reserva alimenticia; es también, y ante todo, una "superficie de transporte", una superficie útil, sino perfecta". "El navío, la ruta marítima, el puerto tempranamente equipado, la ciudad comercial, son herramientas al servicio de las ciudades, de los estados, de las economías, de las herramientas de sus intercambios y, por consecuencia, de su riqueza (Braudel 2009)".

Entonces, toda evaluación de los Cien años del Canal de Panamá, no sólo debe realizarse considerando los aspectos anteriores, sino también descubriendo los peligros y los problemas que puede tener el Canal en caso de que no termine (a corto plazo) su

tercera esclusa y no tomar en cuenta los cambios que trae el calentamiento global, que está generando nuevas rutas por el norte del Ártico y el que siempre exista la amenaza de Nicaragua de construir un canal Chino, o la siempre latente posibilidad de potenciar el corredor transistmico y gracias a los ferrocarriles o "trenes balas", se agilice el movimiento internacional entre Salina Cruz y el puerto de Coatzacoalcos, en México. A lo largo de sus 300 km y revitalizando a los puertos antes enunciados.

El tema entonces sigue siendo de actualidad y hay varias posibilidades de análisis y un conjunto de interpretaciones en un Istmo ubicado en el Centro de América, que se convirtió en la puerta de entrada y salida de gran parte del movimiento comercial hacia Europa, Costa Este de los Estados Unidos, China y Japón como se ve en la Figura 2 a continuación.

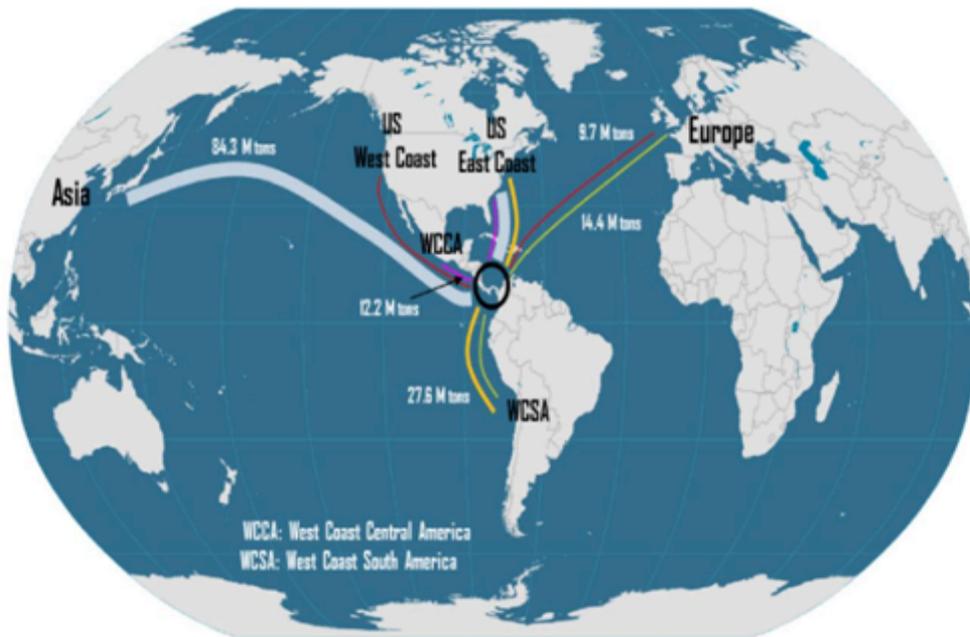


Figura 2. Rutas de comercio que utilizan el Canal de Panamá al 2011. Considerando en millones de toneladas (2011) la carga se distribuye así: Costa Este de EE.UU. - Asia: 87.3 millones, Costa Oeste de Sudamérica - Costa Este de EE.UU.: 26.2 millones, Costa Oeste de Sudamérica - Europa: 15.2 millones, Costa Oeste de EE.UU. - Europa: 9.9 millones, Costa Oeste de Centroamérica - Costa Este de EE.UU.: 11.7 millones. Fuente: CAF. Banco de Desarrollo de América Latina. Antonio Juan Sosa. Los puertos de América Latina y el Caribe en las nuevas rutas de transporte marítimo. Foro Iberoamericano de Logística y Puertos. Panamá, Panamá, septiembre, 2013.

Tabla I. ¿Es la tierra plana? Fuente: Juan Tugores Ques. "Economía Internacional: Globalización e integración regional". Sexta Edición. Mc Graw Hill. España. 2006.

En un libro publicado en 2005, Thomas Friedman columnista del New York Times- da forma bajo el título «The World is Flat» a las argumentaciones, intuiciones y recelos acerca de las realidades de un mundo global en que las innovaciones tecnológicas y los cambios en las orientaciones económicas han «aplanado» el campo de competencia para un número creciente de actividades. Friedman ilustra de forma prolija cómo la incorporación al mercado global de muchos países y muchos millones de personas -con inteligencia y ganas- afecta no sólo a la «división internacional del trabajo» entre países, sino a la competencia entre empresas... y entre personas. Asimismo, expresa su convicción de que, pese a las tentaciones proteccionistas, continúan vigentes los argumentos a favor de aprovechar las oportunidades de estas nuevas realidades... pero su efectividad requiere que se den las condiciones de creatividad y adaptabilidad a las nuevas «reglas de juego». Como ello no está garantizado aparecen dificultades y tensiones. Ésa es una importante, pero no la única, fuente de «fricciones» que dificultan hablar de un mundo «totalmente aplanado».

Ciertamente con el transcurso de las décadas la inserción internacional en materia comercial, financiera, productiva, tecnológica, ha aumentado de forma espectacular, pero el aislamiento o la «insularidad» de las economías nacionales no ha sido reemplazada por una perfecta eliminación de las fronteras. Periódicamente estudios sobre el papel de la distancia y de los costes de transporte y otros costes asociados a la comercialización (dentro y fuera de las fronteras) nos recuerdan esta dimensión espacial de la economía internacional. Anderson-van WinCorp (2004) cuantifican entre el 40 y el 80% el «sobrecoste» asociado a cruzar fronteras, siendo muy difícil estimar los obstáculos adicionales derivados de la desinformación o dificultad para conocer los «componentes tácitos» del funcionamiento de mercados más lejanos. Iremos viendo en este libro determinados «sesgos» en la canalización internacional del ahorro, en la presencia de bienes y servicios fuera de la competencia internacional, contratos «incompletos» que dificultan la seguridad jurídica y económica necesaria para las transacciones, etc. Como resumen Anderson y van WinCorp, incluso en este mundo globalizado -«aplanado»- si los costes de comerciar (transporte, fronteras, distribución, etc.) hablasen podrían, parafrasear a Mark Twain, al afirmar que «las noticias de mi muerte se han exagerado mucho»...

Bajo este punto, a continuación se enriquece el debate con algunos aspectos adicionales al marco conceptual anterior, y para ello se estudia el problema en el marco de los enfoques y paradigmas que podrían ayudar a entender el tema del Canal de Panamá. Se adelanta, que además del enfoque histórico existen líneas de trabajo de relaciones internacionales, aspectos de economía, geografía, y puntos vinculados con el poder marítimo y con el comercio internacional, entre otros. En otros trabajos se puede encontrar una variedad de enfoques que enriquecen la teoría y que da nuevas ventanas de oportunidad, a un tema tan importante como el rol que cumple el Canal de Panamá en la economía mundo, y a la importancia que significa su desarrollo para una economía pequeña, como lo es Panamá, que espera mucho del Canal y de las actividades de servicios que se generan en su entorno.

V. Hacia una ampliación del marco conceptual

Cuando se trata del transporte, algunos autores como Hall (2000), mencionan que este se pavimenta con ciencia, "en el sentido que el transporte puede ser definido como una

disciplina científica que trasciende a su tecnología y métodos". Dice este mismo investigador: "es decir, ya sea por automóvil, camión, avión - o quizás usando alguna modalidad, aún no concebida - el transporte obedece a una serie de propiedades fundamentales". Entonces: "la ciencia del transporte define esas propiedades y demuestra como el conocimiento desarrollado sobre un modo de transporte, puede ser utilizado para explicar el comportamiento de otros".

Otros autores, como Ricardo Sánchez (2012) resaltan el transporte como una variable clave que acompaña el crecimiento económico. En efecto dice Sánchez: "una buena parte del dinamismo del sector (marítimo) ha sido motorizada por el crecimiento económico de los últimos años, pues la actividad marítima es una demanda derivada de la actividad económica".

Desde otra perspectiva, se analiza el transporte, ligando a los inventos científicos y a las técnicas aplicadas, siguiendo a Carlota Pérez, en la época del dominio inglés (la autora habla de las "manías de los canales") (Fig. 3).



Figura 3. Crecimiento económico y desarrollo en América Latina. Fuente: Carlota Pérez. Una visión para América Latina: Dinamismo tecnológico, recursos naturales e inclusión social. Seminario internacional: Crecimiento económico y desarrollo en América Latina. Revista Economía: Teoría y Práctica. UAM, México, Marzo 2009.

De acuerdo a la historia (McCullough 2004) dice:

"Con la apertura del canal de Telford y el canal del Erie, ambos en la década de 1820, los hombres sensatos pensaron que también estaba justificado proyectar obras semejantes que cruzaran el mapa de América Central. La <<Escalera de Neptuno>>, el espectacular sistema de esclusas y compuertas del canal de Caledonia, podía levantar barcos de altura –podía levantar una fragata de treinta y dos cañones, por ejemplo– unos treinta metros por encima del nivel del mar. El canal del Erie, aunque se había construido para el paso de barcazas de poco calado, era el más largo del mundo y sus compuertas lograban una elevación de casi 192 metros. Así pues, sobre el papel no parecía poco realista un canal en Panamá, Nicaragua o cualquier otro sitio en boga en el momento. En sus últimos años de vida, Telford estaba considerando un <<gran plan>> para el Darién. De Witt Clinton,

<<padre>>, del canal del Erie, se había unido a Horacio Allen, constructor del acueducto de Croton, para planear un paso acuático por Nicaragua".

De esa manera el transporte, generalmente vino acompañando a todos los inventos realizados, como el motor de combustión interna, el avance en los tipos de aviones en el campo de la aeronáutica, en la última generación de barcos de contenedores, o considerando la importancia que cumplió el ferrocarril, tanto en el desarrollo europeo, como americano y latinoamericano.

El transporte entonces, tiene visiones paradigmáticas que acompañan el planteamiento de Milton Santos, el mismo que menciona que en esta era de la globalización es muy importante la circulación, más que la producción.

En efecto Milton Santos (2000) dice:

"entre los agentes económicos se impone distinguir, a partir de los volúmenes que

producen o mueven, entre aquellos que crean flujos y aquellos que crean masas, es decir, que generan volúmenes, pero no tienen la fuerza de transformarlos en flujos".

"No basta, pues producir. Es indispensable poner la producción en movimiento. En realidad, ya no es la producción la que preside la circulación, sino que es ésta la que conforma la producción". Por lo que termina diciendo Santos (2000):

"De ahí esa voluntad de suprimir todo obstáculo a la libre circulación de las mercancías, de la información y del dinero, con el pretexto de garantizar la libre competencia y asegurar la primacía del mercado, convertido en un mercado global" (Ibíd.).

Otros autores como Paul Krugman afirman de que "el mundo busca un transporte sin costuras". Textualmente el premio Nobel de Economía del 2008 dice:

"En este capítulo construimos un modelo de especialización y de comercio en un mundo sin costuras, un mundo que no tenga en cuenta a las fronteras nacionales, un mundo en el que se observan, antes de ser definidas, las regiones económicas, que normalmente son zonas con bordes difusos más que puntos en el espacio (Fujita et al. 2000).

No obstante la aclaración que hace Krugman, quién manifestaba que él estuvo estudiando geografía económica sin saberlo, la realidad geográfica y de montañas del planeta, demuestra los problemas del transporte que existe en el mundo. Los Andes de Perú, por ejemplo, si queremos ser casuísticos, denotan lo difícil que es comunicarse (especialmente, mediante las modalidades carretera y ferroviaria). Aunque Friedman argumente que "la tierra es plana", basado en la creación del internet y en las comunicaciones, vías satélite, que permiten, a través del uso tecnológico, de estar aquí y ubicarse allá, casi simultáneamente. Los casos, ejemplos y experiencias, tanto en canales, puertos, carreteras y ferrocarriles corroboran que la tierra no es uniforme por lo que el territorio debe ser acondicionado, con infraestructuras que permitan un transporte rápido y aquí existe una ventaja en el mar, que como dice

Braudel facilita el transporte, ya que no tiene fricciones.

En síntesis, los planteamientos de Friedman tienen que ver con los movimientos financieros, de datos y de comunicaciones por teléfono y el uso del internet, que posibilita y facilita los movimientos de dinero en el campo planetario. Los controles en esos casos y la presencia de los bancos centrales, son rebasados por ese movimiento instantáneo de dinero, que es imposible controlarlos, por lo que es un delito importante ahora en el mundo el "lavado de dinero".

En torno a esas paradojas que se dan en la economía y en el transporte, y también en otras disciplinas, es que se desarrolla la temática del transporte, la visión histórica del mismo, las consideraciones geográficas y los esquemas de "economía mundo", de Wallerstein y Braudel, que asocian los bloques económicos y núcleos de países desarrollados, con un transporte evolucionado. Al revés, un atraso en el transporte de países periféricos, es demostración del atraso del transporte, que es incipiente por falta de inversiones y conectividad. También se puede considerar, siguiendo a Benko & Lipietz (1994), que hay regiones (ciudades, canales y puertos) que "ganan" por transportes eficientes y hay puertos que "ganan y pierden", siguiendo los espacios de flujos que Castells desarrolla, como sinónimo de estar conectados al mundo global (Tabla II).

Bajo esas consideraciones, se puede adelantar que la condición geográfica que llevó a construir el Canal de Panamá, demostró que la región, el Canal y los puertos a los lados de los mares (Balboa en el Pacífico y Cristóbal en el Atlántico) son "regiones y espacios ganadores", en el contexto de un nodo de transporte ganador, que en este caso lo constituye el Canal. No obstante, la obra del Canal de Panamá tuvo muchos problemas ligados a lo climatológico, a la mano de obra y a la falta de recursos, ante problemas no pensados. No obstante el Banco Internacional de Desarrollo (Anónimo 2000) argumenta que: "los trópicos pueden ser duros, pero no indomables", ya que pese a todo, se construyó el Canal de

Tabla II. Regiones (ciudades, canales y puertos) ganadoras de acuerdo a Benko y A. Lipietz. Fuente: Adaptado por el autor del libro de Georges Benko y Alain Lipietz, 1994. Esta tabla utilizada se ha corregido para incorporar al Canal de Panamá, como un nodo ganador.

Las regiones (ciudades, canales y puertos) que ganan económicamente tienen las siguientes características:

- Son regiones (ciudades, canales y puertos) con fábricas y oficinas que se concentran en las grandes ciudades o megalópolis.
 - Ante todo son regiones (ciudades y puertos) productivas de bienes exportables, es decir de bienes manufacturados o de servicios facturados.
 - Es también una región (ciudad o puerto) que sale adelante desde el punto de vista de los empleos, de la riqueza, del arte de vivir por su propia actividad, o una región que vive a expensas de las que han perdido, incluso de una parte de sus propios habitantes.
 - Es el centro de una periferia, ejemplo de regiones que ganan: Tokio, Nueva York-Nueva Jersey, Los Ángeles-San Diego, París, Zurich, Francfort y el clúster marítimo portuario de Panamá.
 - Pueden ser regiones que ganan, en países que pierden. En países que retroceden en la escena internacional, con déficit comercial, en países que se endeudan.
 - En síntesis, las regiones (ciudades y puertos) que ganan, son las redes de distritos, con distritos de redes metropolitanos de tamaño medio, que se relacionan con las redes, con las aglomeraciones, con los espacios, con el poder y en suma, con las metrópolis.
-

Panamá, en medio de la selva, de los trópicos, del clima, de las enfermedades, de la falta de fondos y de los problemas sociopolíticos, que siempre se presentan en una obra de tal magnitud.

De allí la propuesta de desarrollar en la actualidad "clusters" marítimos-portuarios y financieros, de manera que este núcleo impacte directa e indirectamente en la nación, como lo viene experimentando Panamá en la primera década del Siglo XXI.

Como lo afirman los especialistas, Panamá se viene constituyendo en un centro de servicios financieros de escala mundial, registra un sector turístico en ascenso y con la construcción de la tercera esclusa, se busca mantener la importancia que tiene el Canal, como modo de transporte, con barcos que circulen con mayores dimensiones que las actuales y que superen los 5000 teus, ya anotados. De esta manera, el que puedan pasar barcos de mayores dimensiones, llevaría a competir con el Canal de Suez, ya que como se sabe, éste Canal le viene quitando carga al Canal de Panamá, por la falta de esclusas más amplias y de acuerdo al tamaño de los barcos que ahora son Post- Panamax.

Estas consideraciones deben ser tamizadas, considerando también que se desarrolla un "espacio de flujos", entre los bienes que se

importan y exportan, desde un origen (país pobre) a un destino (país rico) o viceversa. Este espacio es conformado hipotéticamente por las rutas marítimas y el movimiento de barcos, llevando mercancías de un polo a otro. Son 144 rutas que pasan por el Canal y conectan a 160 países, que llegan a 1700 puertos, representando un movimiento del 3% en el comercio mundial. Otros autores afirman que por el Canal de Panamá pasa el 5% del comercio mundial (Tabla III).

Cabe teorizar que, en el caso de un Canal, definido como "un camino entre dos mares", este facilita el movimiento de mercancías. Se registra desde la historia, que desde mucho antes, los seres humanos buscaron los pasos más cortos, tratando de economizar tiempo, acortando las distancias y pensando que aunque la tierra no es plana, ayuda mucho a buscar salidas cortas, cortando las montañas y haciendo túneles que lleguen fácilmente a los mares, ya que como se sabe entre 80% y 90% del comercio internacional se realiza por la vía marítima.

Además, es bueno recordar que un "canal de navegación" es una vía, a menudo de origen artificial, que normalmente conecta lagos, ríos y océanos. Los canales se utilizan para el transporte, a menudo surcados por barcazas en los canales fluviales y por barcos en los

Tabla III. Volumen de comercio marítimo mundial que transita por el Canal-año calendario (% del total de toneladas métricas). Fuente: Autoridad del Canal de Panamá. Informe Anual 2013. Fuente: elaboración del autor, a partir de fuentes oficiales.

Tipo de carga	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carga Contenerizada	6.7%	6.5%	6.2%	6.0%	5.3%	5.1%	4.7%
Granos	12.4%	9.8%	9.7%	12.6%	11.9%	10.3%	10.6%
Petróleo y Derivados	1.3%	1.3%	1.3%	1.4%	1.3%	1.3%	1.3%
Carbón y Coque	0.7%	0.9%	1.5%	0.9%	1.1%	1.5%	1.3%
Minerales y Metales	1.5%	1.1%	2.3%	3.0%	2.7%	2.8%	1.8%
Químicos	8.5%	7.4%	7.4%	7.7%	6.6%	6.2%	5.8%
Participación total del Canal	3.0%	2.8%	2.7%	2.7%	2.5%	2.5%	2.3%

canales que conectan océanos¹. Los canales interiores precedieron el desarrollo del ferrocarril durante la Revolución Industrial y como se vio algunos de ellos fueron posteriormente secados y utilizados como pasos libres para construir vías férreas.

De acuerdo a la fuente consultada "el estudio de la utilización de los canales se ha desarrollado a lo largo de los siglos por Leonardo Da Vinci y muchos genios han dedicado mucha energía para su mejoramiento".

Resaltan en este tema histórico conceptual, tres casos y experiencias interesantes: el Canal de Suez, el Canal de Kiel y el mismo Canal de Panamá.

En el primer caso, fue Ferdinand De Lesseps, un diplomático francés, que tuvo el sueño de hacer el Canal de Suez, iniciado el 25 de abril de 1859 y duró diez años hasta su conclusión (es de 161 km y pasan 20,000 barcos por año), posibilitando a través del desierto del Sahara y siguiendo al río Nilo y al mar Rojo, un Canal para poder transportar por barcos con petróleo del Medio Oriente, que llegó al Mediterráneo y permitió el consumo de los países europeos y de la Costa Este de los Estados Unidos. Este Canal el primero en el mundo construido, transporta el 14% de los productos que mueve la economía mundial, el 26% del petróleo de importación y el 41% del volumen total de mercancías que llegan a los puertos de Arabia. El Canal mide de 70 a 125

metros de ancho en la superficie y de 45 a 100 metros en el fondo y su profundidad oscila entre 11 y 12 metros. En la historia se recuerda que en la obra participaron más de 1.5 millones de obreros egipcios, de los cuales más de 125,000 perdieron sus vidas.

Otro Canal importante fue el de Kiel en Alemania (inaugurado el 20 de junio de 1895), una vía marítima artificial de 98.6 kilómetros de largo, que tuvo un tránsito en el año 2007 de 43,000 barcos. En el 2004 pasaron por el Canal un promedio de 114 naves comerciales diariamente. De lo anterior, se podría afirmar relativizando que es un Canal con más movimientos que los canales de Suez y de Panamá. No obstante hay que saber que el promedio de carga de una nave atravesando el Kiel-Canal se eleva a 1,935 toneladas, mientras que por el Canal de Panamá se transportan diez veces más carga (aproximadamente 19,000 toneladas). La velocidad por este Canal es de 5 a 6 nudos y un viaje a través del canal dura aproximadamente siete horas, dependiendo de la situación del tráfico.

Y la tercera experiencia es el Canal de Panamá, que de acuerdo a la numeralia que se adjunta (Tabla IV) y siguiendo los datos presentados de este artículo, se ha convertido en un vehículo de paso de barcos y mercancías que vienen de la Costa Este de Estados Unidos y van al Asia (China, principalmente). De esta forma, el Canal de Panamá ha demostrado ser

¹http://es.wikipedia.org/wiki/canal_de_navegación del 25/08/2014)

un nodo clave en el comercio internacional con componentes geográficos, geopolíticos y económicos importantes para un territorio y país como Panamá, que siendo pequeño, ha desarrollado un centro de negocios basado en su localización clave para unir Europa y América, para facilitar el movimiento comercial entre los países de Sudamérica, Estados Unidos y Europa. Además, la importancia que cumple el Pacífico hacia China hace muy importante el desarrollo de los puertos de Long Beach en Los Ángeles y el de Manzanillo y Lázaro

Cárdenas en México, lo que se constituye también en una gran oportunidad de continuar desarrollando sitios y lugares de transporte que incorporen la variable multimodal, que generalmente combina el transporte marítimo con el carretero o ferrocarrilero.

Últimamente, se viene desarrollando el transporte aéreo que combinaría también otras modalidades de transporte, especialmente en lo que significa ser un hub aéreo, no sólo para pasajeros sino también para carga comercial.

Tabla IV. Numeralia del Canal de Panamá.

Indicador	Cifra registrada
Construcción del Canal de Panamá	Se Inició en 1904 y terminó en 1914
Inauguración del Canal	15 de Agosto de 1914 con la nave Ancón
Longitud del Canal	80 Km
Construcción de la represa de Gatún	Se inició en 1907 hasta 1913
Costo del Canal de Panamá a los estadounidenses	\$ 375 000,000
Buques transitados por el Canal entre 1914 y 2002	Más de 1 000,000 buques y 9,000 millones de toneladas largas
Buques transitados por el Canal en 2013	13, 154 tránsitos
Movimiento de carga por el Canal (2013) (a septiembre del 2013)	320.6 millones de toneladas de carga
Movimiento de contenedores en teus (2012)	12.2 millones de teus
Ingresos por peajes y servicios por año	863.6 millones de dólares
Toneladas del primer barco que cruzó el Canal	10,000 toneladas
Tiempo promedio de cruce por el Canal más los tiempos de espera	10 horas y con todas las esperas un promedio de 24.5 horas en el año fiscal 2013
Tarifas por cruzar el Canal	2.20 dólares por tonelada cargados y de \$ 1.80 para barcos en lastre
Peaje promedio del Canal	40,000 dólares por barco
Promedio anual de cruce de barcos por el Canal	12,000 barcos por año
Consumo de agua dulce del río Chagres por cada cruce de barco	200 millones de litros de agua
Personas que laboran en el Canal	10,000 personas
Tamaño y tipo de barco que puede cruzar el Canal	Panamax con hasta 300 metros de eslora y 28 metros de manga
Número de obreros que trabajaron en la construcción del Canal	Más de 75,000 obreros
Número de muertes en la construcción del Canal	20,000 muertes por frecuentes deslizamientos de tierra y las enfermedades, en la primera etapa que correspondió a Francia.
Rutas marítimas que sirve al Canal de Panamá	144 rutas
Países que conectan las rutas que pasan por el Canal de Panamá	160 países
Puertos del mundo que tocan las embarcaciones que pasan por el Canal de Panamá	1,700 puertos
Porcentaje del comercio mundial que pasa por el Canal de Panamá	3%

VI. Conclusión

En este artículo de carácter exploratorio y con ocasión de los Cien Años del Canal de Panamá, se recuerda la importancia del enfoque de economía-mundo, que Braudel y Wallerstein desarrollan como alternativa al enfoque neoliberal, dominante en el tema económico y del transporte. Esta propuesta conceptual aplicada al Canal de Panamá lo muestra como un paso interoceánico entre dos mundos y que se articula mediante un espacio de flujos siguiendo a Castells, entre las economías de países como China y entre los mercados de Estados Unidos y de Europa. La posición dominante y geográfica del Canal, en el centro del Istmo Centroamericano se convirtió, desde siempre, en un paso estratégico codiciado por los países imperialistas, como Inglaterra, Francia, España, y Estados Unidos. Luego de la construcción que terminó en 1914 el Canal de Panamá estuvo en manos de Estados Unidos y se convirtió en una de las plataformas económicas y comerciales, más importante de Estados Unidos, que siguiendo la doctrina de Mahan, lideró el mundo desde 1914 hasta los últimos años del Siglo XX, siempre usufructuando el nodo panameño hasta el 31 de diciembre de 1999. El trabajo apelando a las últimas cifras disponibles, presenta las tendencias del transporte por el Canal y compara dicho avance con los que se registran en el Canal de Kiel y el de Suez. Por último, el trabajo descubre críticamente la concepción equivocada que siguen los estados nacionales, que proyectan obras faraónicas, en el campo del transporte, olvidando que bajo la consideración de la economía-mundo, estos deben ser acotados, pensando en los mercados mundiales, que tienen una lógica distinta a los países atrasados y dependientes, cuyo origen parte de los distintos puertos del Pacífico y del Atlántico, propio de economías periféricas y dependientes.

Referencias

- Anónimo. 2003-2013. Autoridad del Canal de Panamá. Informe y Estados Financieros. Panamá.
- Anónimo. Autoridad del Canal de Panamá. Informe Anual 2013.

- Anónimo. 2000. Banco Interamericano de Desarrollo. Desarrollo más allá de la economía. Progreso económico y social en América Latina. Washington, D.C.
- Anónimo. 2013. Los puertos de América Latina y El Caribe en las nuevas rutas de transporte marítimo. Foro Iberoamericano de Logística y Puertos. Panamá.
- Benko, G. & Lipietz, A. 1994. Las Regiones que Ganan, Distritos y Redes: Los nuevos paradigmas de la geografía económica. Edicions Alfons. El Magnanim Generalitat Valenciana. Diputación Provincial de Valencia. España.
- Braudel, F. 2009. El Mediterráneo: El espacio y la historia. Fondo de Cultura Económica. México.
- Caravaca, I. 1998. Los nuevos espacios ganadores y emergentes. Revista EURE, 24 (73).
- Castaingts, J. 2004. La triada excluyente. Lecturas Básicas II. Contexto cultural, social y económico de México y América Latina. Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco, México.
- Castells, M. 1999. La era de la Información. La sociedad Red. 1. Alianza Editorial. Madrid.
- Castillero, E. J., citando a Bolívar (carta a Jamaica). Septiembre-Octubre 1976. María Méndez. Nueva Sociedad.
- Cohen, E. & R. Franco. 1992. Evaluación de proyectos sociales. México, D.F. Siglo XXI Editores.
- Fujita, M., P. Krugman & A. Venables. 2000. Economía Espacial (las ciudades, las regiones y el comercio internacional). Ariel Economía. Barcelona.
- González-Laxe, F. & J. Ojeda. 2013. Los Puertos de España y México: Nuevas Miradas y enfoques en la segunda década del siglo XXI. Universidad La Coruña. Netbiblo. España.
- Hall, R. 2000. El Estudio del Transporte se pavimenta con ciencia. OR-MS Today. 27 (4).
- Hiernaux, D. 1993. Globalización, integración y nuevas dimensiones territoriales: Una aproximación conceptual. Ponencia presentada en el Seminario Internacional. Integración y Democratización en América Latina: El camino recorrido. Mimeografiado, México.
- La estrella de Panamá. Consultado el 05 de agosto de 2014. <http://laestrella.com.pa/>
- Martner, C. & A. Moreno. 2001. Tendencias Recientes en el Transporte Marítimo Internacional y su impacto en los puertos mexicanos. IMT.
- McCullough, D. 2004. Un camino entre dos mares: La creación de Panamá (1870-1914). Espasa Calpe, S.A.
- Ojeda, J. 2011b. Los puertos mexicanos en el siglo XXI: situación y debate (1991-2012). Revista Ciencia y Mar 15 (45): 19-62
- Ojeda, J. 2011a. Puertos de México en un mundo

globalizado (entre la exclusión y el crecimiento).
Editorial Académica Española. Reha GmbH.
Seaarbrucken.

- Pérez, C. 2009. Una visión para América Latina: Dinamismo tecnológico, recursos naturales e inclusión social. Seminario internacional: Crecimiento económico y desarrollo en América Latina. Revista Economía: Teoría y Práctica: 123-145.
- Reina, A. 1994. Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec 1907-1986. México. Nueva Imagen.
- Sánchez, R. 2012. Boletín Marítimo N° 49. CEPAL. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- Santos, M. 2000. La naturaleza del espacio. Ariel. Barcelona.
- Tugores, Q. 2006. Economía Internacional: Globalización e integración regional. Sexta Edición. Mc Graw Hill. España.
- Veltz, P. 1999. Mundialización, Ciudades y Territorios. Ariel. Barcelona.
- Wallerstein, I. 2006. Análisis de Sistemas-Mundo: Una Introducción. Siglo XXI Editores. Segunda Edición en Español. México. Consultado el 05 de agosto de 2014. <http://laestrella.com.pa/>.

Recibido: 16/11/2016

Aceptado: 13/01/2017