

# Reseñas Bibliográficas



**Juan, N. Ojeda Cárdenas & Carlos G. Argüelles Arredondo (Coordinadores). En prensa. Cien Años del Canal de Panamá: enfoques, visiones y perspectivas, desde México. UMAR, Oaxaca. pp 249.**

El libro que tengo a bien reseñar, le permite a todo ciudadano latinoamericano, progresista e, interesado en las causas nacionales y en los problemas internacionales, conocer que hay detrás de la historia del Canal de Panamá, y sus cien años, que se cumplieron el 14 de agosto del 2014, en esa fecha se recuerda la lucha de los pueblos, por lograr que el Canal, que estaba en manos de Estados Unidos, regresará con los propios panameños, demostrando que los recursos naturales y geográficos, como son los del Istmo centroamericano, deberían ser explotados y comercializados por los nativos, en este caso los panameños; punto que recién se alcanzó, el 1° de enero del año 2000, cuando el Canal de Panamá pasa a manos de los propios habitantes del Istmo, luego de un largo proceso de negociaciones y que implicó antes la firma del Tratado Torrijos-Carter, el 7 de septiembre de 1977.

Este acontecimiento de política nacional e internacional, nos recuerda la de ser independientes en el manejo de los recursos naturales y de los territorios, y la conveniencia de aprovechar la geografía, cuando nos favorece

en la competencia internacional. Tener selvas, por ejemplo, contar con grandes ríos, poseer volcanes y aportar a la humanidad con una gran fauna y flora, son ingredientes necesarios de toda estrategia internacional, que parta de los recursos naturales, para potenciar a los países que producen estos mismos recursos y que con escaso valor agregado, son vendidos en el mundo internacional.

Al respecto, Carlota Pérez en una conferencia presentada en la Universidad Autónoma Metropolitana de la Ciudad de México, en marzo de 2009, manifestó la potencialidad que tiene América Latina, considerando su dinamismo tecnológico, recursos naturales e inclusión social, para despegar para el desarrollo, buscando una estrategia que incorpore alto valor agregado en los productos básicos, como los recursos naturales (con alta tecnología), que tradicionalmente vende la región.

De acuerdo a esta filosofía, la Universidad del Mar del Campus Puerto Ángel y la especialidad en Ciencias Marítimas, en coordinación con la carrera de Relaciones Internacionales del campus Huatulco, de Oaxaca, México,

convocó en junio del 2014, a un grupo de especialistas del campo de la economía, de las ciencias sociales, de la geografía y el transporte, a discutir acerca de los Cien años del Canal de Panamá.

El tema, sigue siendo motivador, dada la importancia geopolítica que cumple el Canal, no solo como facilitador comercial y de transporte, sino como un "centro ganador" de las corrientes comerciales, que pasan por el canal y que se orientan a los mercados del Asia, Costa Este de Estados Unidos, Europa, y por supuesto, a los países latinoamericanos. La historia que en algunos de los trabajos de este libro se presentan, demuestra con detalles esta aseveración.

Sobre este punto, el escritor uruguayo Mario Benedetti, diría "el Sur también existe", nombre que también tomó el artículo de Santiago Levy, a propósito del Plan Puebla-Panamá, que instrumentó el Presidente Vicente Fox en el 2000 para Oaxaca, Puebla, Chiapas y para los países centroamericanos, hasta Panamá. Este Plan hasta la fecha, queda en retórica y los resultados fueron solo promesa, pese a que fue diseñado con apoyo de Banco Interamericano de Desarrollo, para apoyar el desarrollo de las zonas deprimidas del Sur de México hasta Panamá.

Estamos convencidos que el Canal de Panamá también existe, y que a lo largo de cien años ha demostrado logros en su funcionamiento y una historia, que refleja las contradicciones que se dieron entre un país muy grande con rasgos imperialistas como era Estados Unidos, que administró el Canal por 84 años, desde 1914 hasta el 31 de diciembre del 1999; y un país pequeño y dependiente, que estaba integrado a Colombia y que logró su independencia en 1903, precisamente auspiciado por la gran potencia, que le convenía, siguiendo la doctrina de Alfred Mahan<sup>1</sup>, construir el canal en el nuevo territorio panameño.

Panamá, con menos de cuatro millones de habitantes y administrando el Canal, a través de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desde el 2000, puede utilizar este paso, como generador de ingresos y como puntal del "clusters" económico, portuario, turístico y bancario, que se viene organizando alrededor del mismo. Es entonces, la lucha entre "David y Goliat", este último representa el imperalismo de todo tipo, que domina, persuade, reprime y explota, preocupándose por su propio proceso de acumulación y poder.

En este punto, cabe recordar a Carlos Díaz-Alejandro (1937-1985) de origen cubano y a Rosemary Thorp (en un libro de 1998) profesora inglesa, cuando reconocían: "la lotería de los productos básicos" que premiaba a América Latina y que contradictoriamente más que generar riqueza, generaba pobreza.

En este libro se plantean varios retos: primero, recordar los Cien años del Canal, como un acontecimiento de economía internacional que no se debe olvidar, dado que el mismo demuestra la importancia del recurso geográfico o natural, para el desarrollo de un país pequeño, que logró su independencia económica y que le regresaran el Canal, que estaba, en manos norteamericanas, por mucho tiempo.

Es bueno también considerar que en este caso paradigmático, fue clave el rol cumplido por el líder panameño Omar Torrijos (gobernó de 1968-1981), que representaba las políticas económicas de carácter populista, vigente en los setentas del Siglo XX, en donde destacaron: Salvador Allende en Chile (1970-1973), Juan Velasco en Perú (1968-1975), Juan José Torres en Bolivia (1970-1971), Juan Domingo Perón, en Argentina y Torrijos en Panamá. Estas políticas se caracterizaron por expropiaciones y la promulgación de leyes nacionalistas. Antes en México Lázaro Cárdenas había nacionalizado el petróleo el 18 de marzo

<sup>1</sup> Como lo señala Dougherty y Pfaltzgraff (1993:70-71): "Mahan escribió durante el período de la última gran ola de expansión imperial europea y del surgimiento de Estados Unidos a la condición de potencia mundial. "Sus ideas influenciaron en gran medida a Theodore Roosevelt, quién primero como Secretario Adjunto de Marina y luego como Presidente, contribuyó decisivamente al surgimiento de Estados Unidos como potencia naval de primer orden". "El análisis de Mahan de la historia marítima, se basaba en la observación de que el surgimiento del imperio británico y el desarrollo de Gran Bretaña como potencia naval había ocurrido simultáneamente" (ver J, Ojeda, mayo 2011:95-96).

de 1938, y fue un ejemplo que pretendía ser emulado en América Latina como ocurrió en los setenta del Siglo XX.

No se debe olvidar que estas acciones de política económica se dieron en el marco de la guerra fría y con la presencia de dos potencias: Rusia y Estados Unidos<sup>2</sup>.

La nacionalización del Canal de Panamá debe reconocer entonces, la importancia de los gobiernos autónomos, que se independizan del poder y ponen sus reglas de juego en un ámbito internacional, que generalmente tiene los “datos cargados” hacia los países centrales, en perjuicio de aquellas naciones, que son periféricas y dependientes.

Segundo, este texto busca también recordar la importancia del enfoque multidisciplinario, en los temas de transporte y canales, o “corredores bioceánicos” los llama Eduardo Ollier (2012:167), como en este caso, lo demuestran los nueve trabajos seleccionados que trae este libro. Hay enfoques económicos, visiones de relaciones internacionales, de geografía y de economía-mundo, desde el punto de vista de la historia, desde la gobernanza pública y del derecho internacional. Los distintos especialistas que colaboran en este libro han seguido libremente un enfoque predominante que responde a su formación y criterios, Bajo una idea multidisciplinaria, las colaboraciones solicitadas no apuntaron a un solo enfoque ni a una sola visión paradigmática, como lo demuestra este libro.

Hace poco Sergio Ramírez de Nicaragua, premio Carlos Fuentes 2014, hablaba de la: “Teología del Gran Canal” (La Jornada, 11 de noviembre del 2014), refiriéndose al futuro del canal, que se pretende construir en Nicaragua, ya que el Presidente Daniel Ortega había

aceptado la idea de la construcción del canal con capital chino, siguiendo la opinión del experto y teólogo Brasileño Leonardo Boff. Es decir, en la variedad de enfoques que trae este libro entraría también un enfoque liberador, que protege los recursos naturales, y que gracias a los canales pueden potenciar naciones que se encuentran aisladas y que requieren con urgencia obra de infraestructuras, como lo ha entendido el gobierno chino en su propia nación y también lo reconoce Leonardo Boff.

Sobre la construcción, historia, desarrollo y futuro de Canal de Panamá, “también se cuecen habas” y por tanto, es probable que el tema genere opiniones contrarias y versiones distintas, sobre un mismo problema, lo que refleja que la realidad es vista desde distintos enfoques y perspectivas, como ya se señaló.

En suma, este libro que se organiza desde México busca sin apasionamientos, mostrar un análisis multidisciplinario de los Cien años del Canal de Panamá, desde una perspectiva mexicana, entendiendo que las visiones se podrían enriquecer si consideramos los planteamientos de los escritores panameños, como latinoamericanos, que han enriquecido la literatura sobre el tema<sup>3</sup>.

El libro, limitado por el espacio y de recursos financieros, que siempre son escasos, presenta siete visiones de investigadores residentes en México y de dos especialistas españoles. Los dos primeros teorizan sobre el tema del Canal de Panamá, aunque el especialista Carlos Argüelles actualiza el diagnóstico del Canal, encontrando los problemas y las tensiones propias de un tema de relaciones internacionales, que esconde intereses, países, empresas y aspectos complicados del transporte por mercancías que en el medio acuático

<sup>2</sup> La Guerra Fría dominó la segunda mitad del Siglo XX y se tradujo en el colapso del comunismo. La Guerra Fría fue un período de tensión entre los Estados Unidos y la Unión Soviética entre los años 1940 y 1980. Todo comenzó con el fin de la Segunda Guerra Mundial, y se llamó “Guerra Fría” porque no se activó la guerra entre ambas naciones, probablemente por temor a una escalada nuclear. Entre medias hubo muchos conflictos indirectos, como las guerras de Vietnam y Corea. También tuvo lugar la crisis de los misiles cubanos, en 1962, quizás uno de los episodios que puso más cercana la guerra nuclear. Un avión espía americano V2 tomó fotografías de misiles balísticos soviéticos capaces de transportar cargas nucleares., la Unión Soviética mandó un total de 42 misiles de alcance medio y 24 de alcance intermedio a Cuba. Estados Unidos amenazó con invadir Cuba por dicha cuestión. Con lo que en última instancia los misiles fueron retirados con la promesa americana de no invadir Cuba (ver: Historia general.com 2009- 01- 09 la-guerra fría-causa-y consecuencias ) (revisado en el Internet el 05-02-2015).

<sup>3</sup> Un estado del arte en el tema del Canal de Panamá es una tarea pendiente, ya que rebasa los propósitos de este libro, no obstante se entiende que cada una de los nueve autores que publican en este libro tienen en mente un paradigma que le permite aproximarse a su

se realiza por el mundo, y que se complejiza cuando se estudia un corredor bioceánico como el Canal de Panamá.

Otros investigadores de este libro aprovechan el espacio para hablar del Istmo de Tehuantepec, quien siempre fue presentado como una alternativa al Canal. Para algunos especialistas es utópico esperar que el Istmo de Tehuantepec se vuelva un corredor dinámico de mercancías, especialmente porque la región tiene muy pocas empresas. Solo quedaría que tanto Salina Cruz como Coatzacoalcos se vuelvan hub (un puerto hub es un puerto central o de redistribución de carga, C. Martner afirma que el puerto hub se presenta como el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y del comercio marítimo internacional en la globalización), aunque la presencia de los puertos de Colón y Balboa en Panamá demuestra que el cluster portuario panameño tiende a dejar sin oportunidad al corredor transistmico del Sur de México, precisamente uno de los autores discute en su texto la viabilidad o aplicabilidad de este proyecto que sería detonante para el Sur atrasado de México.

Los lectores dirán si hemos cumplido lo pretendido, que como se expuso desde octubre del 2013, cuando se realizó la convocatoria para el seminario, buscaba ser abierto, plural y dedicado a recoger todas las plumas interesadas en los temas internacionales, que como el Canal de Panamá y sus cien años, se presta para el análisis desde los distintos ángulos del saber.

Propiamente, el libro tiene tres partes organizadas, en función de los temas y trabajos que se enviaron a la Universidad del Mar (UMAR).

En la parte I, dedicada al Canal de Panamá y denominado de los “enfoques, visiones de actualidad y lo que dice la historia”, se presentan tres trabajos. El primero, que es teórico y conceptual, de Juan N. Ojeda Cárdenas, es un intento de construir un marco conceptual para el estudio del Canal de Panamá, como paso entre dos océanos. Esta tarea en parte se logra; pero se vuelve un pretexto para actualizar el tema del comercio internacional, que pasa por el canal y se presentan indicadores ilustrativos que documentan y actualizan los logros de la empresa, que maneja el canal.

Una segunda contribución, es de Carlos G. Argüelles Arredondo, denominado: “Puente marítimo del mundo global”, el mismo que desde la perspectiva de relaciones internacionales, actualiza los trabajos del Canal, indicando la importancia de los acuerdos internacionales firmados, recordando la historia, y actualizando con información reciente, los problemas que mantiene el canal, tanto en su importancia geopolítica, como económica y social.

El tercer trabajo, que proviene de Cid Leana Morales, se concentra en estudiar desde la perspectiva histórica, la presencia francesa en la construcción del Canal y luego la presencia norteamericana que efectivamente termina el Canal. El profesor del estado de Hidalgo, también presenta unas notas sobre el futuro del Canal, mostrando que el mismo es un proyecto en marcha, es una ventana marítima del mundo y como ya lo habíamos dicho un nodo de facilitación del comercio.

La segunda parte presenta tres artículos: el primero que proviene del Instituto Mexicano del Transporte, con Carlos Martner y José

---

*tema desde diferentes perspectivas teóricas. Salvado este punto es menester señalar algunos estudios básicos sobre el Canal de Panamá y que ayudarían a enriquecer un estado del arte sobre las principales publicaciones que hay sobre el Canal de Panamá. Al respecto, detallo algunos de los siguientes: Xabier Gorostiaga. "Panamá y la Zona del Canal (el impacto estructural de la zona del canal en la economía panameña). Tierra Nueva. Nueva Colección. Proceso. Argentina. Primera edición, 1975; Antonio Aledo Tur. "Desigualdad y Grandes Obras Públicas: la ampliación del Canal de Panamá". Portuaria VI. No 2, 2006, Universidad de Huelva, pp. 59-87; Rodolfo Sabonge y Ricardo Sánchez (coordinadores). "El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe. Autoridad del Canal de Panamá (ACP), primer semestre del 2008; Nancy Condon. "A toda velocidad: los puertos de sudeste se preparan para la ampliación del Canal de Panamá. Econsouth. Federal Reserve Bank of Atlanta. Volume 12. Number 3, Third Quarter 2010; Igor Kudrin. "Cien Años del Canal de Panamá. La voz de Rusia. mimeo, 18 de septiembre del 2013; Marco Cueva Perus. "Sistema Productivo, territorio y nación en América Latina; el caso de Panamá. UNAM. Instituto de Investigaciones Sociales, 1997; "El Canal de Panamá: la historia de un imposible (primera parte). El mentidero de Mielost, 7 de enero del 2014; Salvador Medina Ramírez. "El comercio entre México y Panamá". Comercio Exterior, Vol 64, num.3, México, mayo y junio del 2014; María Méndez. "Panamá, el Canal y la zona del Canal. Nueva Sociedad. Num.26, septiembre-octubre 1976.; Dominador Kaiser Bazán. "El Canal de Panamá; una obra de ingeniería y su historia. Vicepresidente de la República de Panamá. Con la colaboración de Eduardo Rodríguez Jr.*

Arturo Pérez, quiénes desarrollan la importancia que cumplen los corredores multimodales internacionales, que vienen organizando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Coordinación General de Puertos. En cada sexenio se lanzan distintos corredores, que generalmente apuntan al norte mexicano y a Estados Unidos, bajo la idea de hacer eficiente el TLCAN. De acuerdo a este trabajo, se sigue priorizando el transporte carretero por el territorio, aunque ya se reconocen intentos de construir una estrategia de transporte multimodal, apelando al uso del transporte ferroviario y marítimo. Parafraseando a Fernando González Laxe (2013:3), otro de nuestros colaboradores, diríamos: "se está buscando aumentar la conciencia marítima de México, que la mayoría de veces, otorga la espalda al mar".

Una quinta contribución corresponde al artículo de Marco Cueva, que con mucha experiencia en el Canal de Panamá, ya que su tesis doctoral está dedicada a dicho tema, se focaliza en estudiar la competencia por el Istmo de Tehuantepec, viejo sueño de los mexicanos, que aspiran a lograr un corredor bioceánico que dinamice el Sur de México. Marco Cueva es muy escéptico en hacer futurismos y en esperar que el Canal de Panamá siga siendo un paso clave del comercio mundial, y por supuesto esto minimizaría la esperanza de relanzar al Istmo de Tehuantepec, a la luz de las proyecciones del comercio internacional, teniendo en cuenta que el Arctico puede ser un paso o ruta para el comercio, que siempre está buscando atajos en el transporte marítimo y que bajen los costos y tarifas que pagan las empresas en la movilización de sus mercancía o insumos de "puerta a puerta".

En otro caso, el sexto trabajo de este libro es el de Jaime Torres de la Universidad del

Istmo, que provocadoramente cuestiona las tesis optimistas y sin sustento, cuando cada gobierno nuevo de México habla de relanzar el Istmo de Tehuantepec, viejo sueño de los mexicanos y la esperanza futura del desarrollo de México.

En la tercera parte del libro se organizan tres trabajos, que indirectamente tienen que ver con el tema central del libro. Por ejemplo, el séptimo estudia el "turismo de cruceros" que llega hasta el Canal de Panamá, y es de los investigadores Lilia Padilla y Sotelo y Armando García de Leon, del Instituto de Geografía de la UNAM. Dicho artículo descubre que el foreland que ha traído la actividad de cruceros llega a Cancún, una zona estratégica de sol y playa, y cruza el Canal de Panamá y llega hasta el Callao, puerto principal de Perú. Aquí debe resaltarse dos ideas importantes, una que también cruzar el Canal tiene ingredientes turísticos y segundo que la búsqueda de Machu Picchu en Perú, puede posibilitar que los cruceros toquen el centro del Perú, en donde está el binomio Lima-Callao. Hay que aclarar que la atracción de Machu Picchu, exige tomar un avión del aeropuerto del Callao (Jorge Chávez) para viajar hasta la tierra de los incas.

El octavo artículo es de España y fue preparado por Fernando González Laxe, considerando los impactos que traerá la ampliación del Canal para España y para los puertos de España, que moverían más carga utilizando la tercera esclusa.

Por último, el trabajo de Daniel Castillo de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, y dedicado al estudio histórico del Canal de Suez, es una reflexión importante. Como se sabe este Canal construido por Ferdinand de Lessepp, precisamente el iniciador del Canal

*Revista de Obras Públicas, enero 2000; Nicolás Verini. "El Nuevo Canal de Panamá. Petrotecnia, agosto 2012; Fernando Manfredo. "Canal de Panamá: el proyecto del tercer juego de Esclusas". Mimeo, sin fecha. También parece interesante incorporar en esta bibliografía los siguientes trabajos: Arturo Wallace. "Cinco cosas que cambiaron el mundo con el Canal de Panamá". BBC Mundo, 15 de agosto del 2014; "El Comercio marítimo forja un nexo millonario entre Panamá y China" El país Internacional. 24 de abril del 2015; Marcelo E. Lascano. "Sobre corredores bioceánicos, mimeo, Buenos Aires, 2005; Antonio Daher. "Corredor Bioceánico y arquitectura del territorio" Urbano, Vol. 3, num.3, agosto, 2000. Universidad del BioBío. Concepción, Chile, agosto 2000; Rodolfo Sabonge y Ricardo Sánchez. "Los Cien Años del canal de Panamá; antecedentes, desarrollo y potencial futuro" CEPAL. Boletín FAL, Edición No 334, No 6, 2014; Luis Hinostroza y Augusto Bolívar. "Corredores Bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración subregional". Análisis Económico. Núm. 41. Vol. XIX, segundo cuatrimestre de 2004; entre los principales.*

de Panamá, fue inaugurado el 17 de noviembre de 1869. De acuerdo a este autor en la primera globalización que se da en esta etapa se reconoce la vinculación a los paradigmas de la modernidad e impulsó también las diferencias estructurales entre los centros y las periferias integradas en la economía internacional bajo criterios de dominación y desigualdad de acuerdo a Samir Amin (2003).

Como se acostumbra, en los libros de este corte, se presentan por ultimo, algunas conclusiones que discuten la importancia de los trabajos presentados y la necesidad de generar un nuevo pensamiento en el campo marítimo, que también estudia el mar y la importancia que cumple los canales en la economía-mundo, pensando que más importante que la producción es la circulación, siguiendo a Milton Santos.

**Dr. Juan N. Ojeda Cárdenas**

*Universidad del Mar  
Ciudad Universitaria s/n, San Pedro Pochutla, C.P. 70902,  
Oaxaca, México.  
Correo electrónico: juannojeda@hotmail.com*

**Recibido:** 20 de Mayo de 2015

**Aceptado:** 09 de Junio de 2015