

UN CANAL ALTERNATIVO AL DE PANAMÁ

[Erika Rodríguez](#)

China quiere construir un canal interoceánico a través de Colombia.



YURI CORTEZ/AFP/Gettyimages

“Una propuesta real... y está muy avanzada”. Así definió el presidente de Colombia, Juan Manuel Santos, la posibilidad de construir un canal alternativo al de Panamá a través de las fronteras de su país. Con estas declaraciones, el pasado mes de febrero la prensa hizo eco del interés del Gobierno chino por construir un paso interoceánico que atravesase el territorio colombiano.

Del proyecto se dijo que uniría los mares a través de 220 kilómetros de vía férrea, con un coste estimado en 7.600 millones de dólares (unos 5.000 euros), que sería financiado por el Banco de Desarrollo de China y operado por el Grupo Ferroviario del *gigante asiático*. Más aún, Santos declaró que en la salida hacia el Caribe de la nueva construcción se levantarían una nueva ciudad diseñada por el arquitecto español Ricardo Bofill y una planta de ensamblaje de productos provenientes de China para su comercio en América Latina.

Las halagüeñas declaraciones dadas por el mandatario colombiano a los diarios *The New York Times* y *Financial Times* fueron seguidas por un atronador silencio. Lo cual hace que sea necesario revisar la propuesta, con el fin de entender el verdadero calado y factibilidad de una noticia como esta.

Alternativas al canal de Panamá, se han propuesto desde antes de su construcción. Una de las más sonadas fue la que recorría Nicaragua, propuesta por el presidente Ortega, a la que defiende como un derecho de los nicaragüenses y que incluso ha llegado a sugerir podría contar con la financiación de Venezuela e Irán. Lo cierto es que nunca se ha ido más allá de defender el carácter nacionalista del proyecto pero sin ninguna proposición real.

Otra más reciente la lanzaron sectores privados en Panamá sugiriendo la construcción de un segundo canal en el país con mayor capacidad que el primero y que uniría Bayano y Carti, una zona en la que el istmo centroamericano es más angosto y permitiría sacar partido del curso del río Bayano y del Golfo de San Blas.

Se suman así tres proposiciones cada una con sus ventajas e inconvenientes pero todas difícilmente realizables. Y es que construir un canal nuevo, más con la crisis económica global dando aún coletazos, es una idea cuanto menos arriesgada. Bien es cierto que con la capacidad financiera de Pekín, podría llegar a permitirse una empresa tan costosa. Además, cualquier país elegido para la obra estaría encantado de acogerla.

El interés de Pekín es estrictamente comercial

Ahora bien, el debate que cada cierto tiempo nutren los países interesados en la construcción tiene más un carácter político, que de factibilidad técnica. Si la obra del actual canal tuvo un importante impacto geopolítico en el siglo XX, la propuesta de uno nuevo deja entrever intereses de política exterior muy claros.

El lanzamiento de la noticia del interés chino por la construcción de la obra en Colombia, por parte del presidente Santos, no parece un hecho fortuito. Más aún, sirvió como medio para llamar la atención de EE UU, ante la demora en la firma del Tratado de Libre Comercio con Bogotá, y resultó un oportuno reclamo previo a la gira de Barack Obama, que no incluyó en su agenda la visita al país, a pesar de ser el socio tradicional de Washington en la región.

Santos ha hecho importantes esfuerzos por sacar a Colombia del aislamiento internacional, sin restar la importancia que la relación con Estados Unidos (su primer socio comercial y principal donante de ayuda militar) merece. Mostrar que la relación con China avanza no solo entérminos de intercambio comercial, sino de inversión a largo plazo, es una apuesta por mostrar que el país se ha adelantado a otros de la zona en implementar la relación con el *gigante asiático*. Para llegar a una asociación estratégica.

Por otro lado también implica revitalizar el papel de Colombia como Estado bisagra entre el centro y el sur del continente, papel en el que el presidente incide continuamente, basado en criterios geográficos, y a través de su interés en jugar en los espacios de integración del Caribe y Sudamérica y de su reciente labor de intermediación entre Honduras y Venezuela.

Ahora bien, revisar el interés chino en la construcción del canal resulta un poco más complejo. Por un lado, el precio de la obra frente a su capacidad de transporte podría resultar en una relación no muy beneficiosa, ya que para trasladar la carga de un solo buque que transite por Panamá, podrían necesitarse hasta 30 trenes. No obstante, si el interés chino se asienta en la extracción del carbón del norte de Colombia, la obra adquiere mayor sentido. Aún así, resulta un coste bastante elevado para conseguir el mineral colombiano, ya que éste se ha encarecido debido a la subida de los precios de los carburantes.

¿Es posible que China tenga un interés de penetración política en la zona? Hasta ahora, Pekín ha sido especialmente pragmática en sus relaciones, sus intereses son estrictamente comerciales: compra materias primas y vende procesados. No quiere intromisión en sus asuntos internos ni ha mostrado interés en actuar como superpotencia en América Latina, más allá de los espacios de gobernanza global en los que sí ha realizado esfuerzos por aliarse a Brasil en la defensa de sus intereses.

No es materia de este espacio discutir si el *gigante asiático* ejerce a través de su capacidad económica un poder *blando* o *suave*. Lo cierto es que de intentar tomar posiciones geográficas estratégicas en el mundo, qué sentido tiene embarcarse en un canal que a todas luces resulta más ineficiente que el ya existente. ¿Sería esto una verdadera apuesta estratégica? Más allá de demostrar el poder económico, que ya todos sabemos que tiene, no es un desafío político. En todo caso, es más provocativo la participación china en la inversión extranjera directa en Estados Unidos que la construcción de un tren en Colombia.

El canal es una apuesta que políticamente tiene mayor calado en el marco de las relaciones americanas internas que en el global. Si a pesar de los argumentos en contra, se inicia la obra, habrá que pedir a Colombia que verdaderamente asuma el papel de liderazgo que intenta vender e inaugure para el subcontinente una relación de segunda generación con China, en el

que la presencia económica del país asiático se concierte en función de los intereses de los Estados latinoamericanos de cara a pasar de la complementariedad económica hacia una verdadera asociación para el desarrollo.

Artículos relacionados

- [Depende: Colombia.](#) **Erika Rodríguez**
- [Entrevista a Colombia.](#) **Daniel Samper**
- [Aumenta la producción de coca en Colombia](#)
- [Las guerras de 2011: Colombia.](#) **International Crisis Group**
- [Camino a la paz en Colombia.](#) **Milburn Line**

Fecha de creación

5 mayo, 2011