

Reflexiones sobre Canal de Panamá: del análisis histórico a la prospectiva geopolítica*

Reflections on the Panama Canal: from historical analysis to geopolitical foresight

Aleksandra Durakiewicz

Universidad Católica “Juan Pablo II” de Lublin, Polonia

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0004-1147-6132>

E-mail: aleksandra.durakiewicz@kul.pl

Recepção: 28.01.2026

Aprovação: 20.03.2026



Resumen: La historia de la construcción del canal interoceánico en Panamá evidencia cómo uno de los mayores logros de la ingeniería del siglo XX cambió para siempre las rutas comerciales globales. Las dificultades relacionadas con el clima, las enfermedades tropicales y los desafíos técnicos fueron enormes. Similares problemas están enfrentando hoy en día la construcción del canal de Nicaragua, un serio competidor que puede surgirle. El Canal no solo es la arteria vital de Panamá, sino también es esencial su seguridad para Estados Unidos. La apertura de un nuevo canal en Nicaragua genera, sobre todo, preocupación por la alteración del equilibrio de poder en la región. Un posible debilitamiento de la posición de Estados Unidos en el ámbito internacional contribuiría al fortalecimiento de China. Este posible escenario empeoraría las ya difíciles relaciones entre ambas potencias.

Palabras clave: Panamá, Canal de Panamá, Nicaragua, China, geopolítica del Canal de Panamá

Abstract: The history of the construction of the interoceanic canal in Panama demonstrates how one of the greatest engineering achievements of the 20th century forever changed global trade routes. The difficulties related to the climate, tropical diseases, and technical challenges were enormous. Similar problems are currently being faced in the construction of the Nicaragua Canal, a serious competitor that may emerge. The Panama Canal is not only the lifeline of Panama but is also crucial to the security of the United States. The opening of a new canal in Nicaragua raises concerns, especially about the alteration of the balance of power in the region. A possible weakening of the

United States' position on the international stage would contribute to the strengthening of China. This potential scenario could worsen the already tense relations between the two powers.

Keywords: Panama, Canal Panama, Nicaragua, China, geopolitics of Canal Panama

INTRODUCCIÓN

Desde sus inicios, el Canal de Panamá se ha convertido en una de las vías navegables más importantes del mundo. Por su importancia estratégica en la economía global e influencia geopolítica, es una de las infraestructuras más importantes al cambiar la dinámica de las rutas comerciales. Así, es dado que ha acortado la senda marítima conectando el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, contribuyendo a reducir los costos de transporte de diversas mercancías entre los hemisferios oriental y occidental.

En los últimos años, ha habido planes para construir un canal alternativo en Nicaragua por parte de inversores extranjeros, principalmente China, a fin de competir con el Canal de Panamá, en un contexto, además, en que sus responsables han estado luchando con numerosos problemas relacionados con su capacidad y su eficiencia general.

La idea de construir un canal en Nicaragua, sin embargo, suscita numerosas controversias, principalmente relacionadas con la inestable situación política, pero también con el hecho de que este país mantiene intensas relaciones de diversa índole tanto con China como con Rusia, principales antagonistas de Estados Unidos. Aparte de esta importante cuestión, también surge una pregunta clave: ¿es posible llevar a cabo tal empresa faraónica? Debido a que el proyecto de construcción de un canal en Nicaragua cambiaría el equilibrio de poder en la región centroamericana e influiría en la geopolítica global, no sólo Panamá y Estados Unidos tendrían que enfrentar ese nada desdeñable desafío, teniendo en cuenta que el Canal de Panamá, que estuvo bajo control de Estados Unidos durante muchos años y luego pasó a la gestión de Panamá, es un ejemplo paradigmático de lo que son los conflictos de intereses y los procesos de negociación en la esfera internacional. Por lo tanto, es importante determinar los planes futuros de China en todo el proyecto, así como las posibles tensiones con los Estados Unidos.

En este artículo se analizan algunos aspectos clave de la historia de la construcción del Canal de Panamá y su importancia en el mundo actual, así como los planes y desafíos relacionados con un posible canal en Nicaragua. En este contexto, el estudio aborda estos proyectos como instrumentos de competencia geopolítica, planteando como pregunta de investigación en qué medida la eventual construcción de un canal en Nicaragua podría alterar el equilibrio estratégico regional y global. Metodológicamente, el trabajo se basa en una revisión histórico-documental complementada con un análisis prospectivo. Se argumenta que estas infraestructuras reflejan dinámicas de poder entre grandes potencias, especialmente en el marco de la creciente rivalidad entre Estados Unidos y China.

LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL INTEROCEÁNICO EN CENTROAMÉRICA

La idea de construir un canal que conectara los océanos Pacífico y Atlántico hunde sus raíces hasta el período del imperio español; concretamente, nació en el siglo XVI durante el reinado de Carlos V. Se consideraron principalmente tres posibilidades: el Istmo de Panamá; una alternativa en el Istmo de Tehuantepec, así como una tercera ruta alternativa que recorría a través del territorio de Nicaragua, incluido el gran lago homónimo (Sabonge, Sánchez, 2009, p. 21). Sin embargo todas las limitaciones técnicas como el temor a posibles conflictos estratégicos llevaron a abandonar estos primeros proyectos, evidenciando ya desde entonces el carácter geopolítico de esta infraestructura.

En el siglo XIX, ante la imposibilidad de ejecutar el canal, se optó por mejorar la comunicación interoceánica mediante la construcción del ferrocarril de Panamá, finalizado en 1855, que posteriormente facilitaría la ejecución del canal (Correa Restrepo, 2015). Paralelamente, Nicaragua se consolidó como una alternativa relevante. Diversos proyectos, algunos con participación estadounidense y figuras como Cornelius Vanderbilt, no prosperaron debido a la inestabilidad política regional y a las tensiones entre potencias, reflejadas en acuerdos como el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, que buscaba garantizar la neutralidad de un eventual canal.

El éxito del Canal de Suez reforzó la idea de construir un canal en Centroamérica. Francia asumió este desafío en Panamá a partir de 1880 a través de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panamá*, a una iniciativa de carácter privado dirigida por Ferdinand de Lesseps. Sin embargo, el proyecto fracasó debido a la combinación de problemas financieros, corrupción, dificultades

técnicas y el impacto de enfermedades tropicales como la malaria y la fiebre amarilla, lo que llevó a la disolución de la empresa en 1889 (Pascal Villanueva, 2021). Este fracaso evidenció no solo los límites de la ingeniería de época, sino también las debilidades de un modelo basado en inversión privada frente a la posterior intervención estatal estadounidense. El colapso francés abrió el camino a Estados Unidos, que vio en el canal una oportunidad estratégica para reforzar su posición global. Tras la aprobación de la Len Spooner en 1902 y en el contexto de la independencia de Panamá en 1903, apoyada por Washington, se firmó el Tratado Hay-Bunau-Varilla, que otorgó a Estados Unidos el control de la zona del canal. La construcción comenzó en 1904 y se complementó en 1914 tras superar importantes desafíos técnicos y sanitarios, en particular gracias a las medidas implementadas por William C. Gorgas (Sutter, 2018, pp. 62-65). Desde sus inicios, el canal se configuró no solo como una infraestructura económica clave, sino como un instrumento central del poder estadounidense en el hemisferio occidental.

A lo largo de este periodo, Nicaragua continuó siendo considerada como una alternativa viable. Sin embargo, factores como la actividad sísmica, los elevados costos y la inestabilidad política impidieron la materialización de estos proyectos. Estas limitaciones históricas no solo explican los fracasos del pasado, sino que permiten comprender los desafíos estructurales que siguen condicionando las propuestas contemporáneas de construcción de un canal en este país.

DEL CANAL EN PANAMÁ AL CANAL DE PANAMÁ

Desde el inicio de su funcionamiento, el Canal de Panamá revolucionó el transporte marítimo internacional. También cobró suma importancia para los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, permitiendo la rápida transferencia de flotas y tropas entre los océanos Atlántico y Pacífico, lo que fortaleció notablemente sus capacidades estratégicas, lo que sin duda contribuyó a su éxito. Vale la pena señalar que, desde 1903, muchos panameños se mostraron escépticos sobre el establecimiento de la Zona del Canal por parte de Estados Unidos, pero la reticencia particular hacia los zoneros o zonians (gentilicio con el que los panameños designaron a sus habitantes) se hizo más fuerte en la segunda mitad de la década de 1950. Por lo tanto, en un intento por aliviar la situación, el presidente John F. Kennedy decidió izar la bandera panameña junto a la estadounidense en todos los lugares no militares de la Zona del Canal. Un mes después de la muerte de Kennedy, el gobernador de la Zona del Canal de Panamá emitió una

orden ejecutiva que limitaba el uso de la bandera estadounidense en la Zona del Canal y ya no podía ondear fuera de las instituciones públicas. En última instancia, esta decisión provocó importantes disturbios entre estadounidenses y panameños en la Zona del Canal el 9 de enero de 1964, en los que se vieron involucrados la Guardia Nacional panameña (denominación de sus fuerzas armadas), la Policía de la Zona del Canal y el ejército estadounidense. Al día siguiente, Panamá rompió relaciones diplomáticas con Estados Unidos y decidió que no se reanudarían hasta que Estados Unidos aceptara negociar un nuevo tratado (Centeno Jiménez, 2020, pp. 6-12). Debido a que ambos países querían eliminar las causas del conflicto, las negociaciones comenzaron y concluyeron sin éxito en 1967. El golpe militar que se produjo al año siguiente contribuyó a nuevos cambios en las relaciones entre Estados Unidos y Panamá. Aunque el general Omar Torrijos, nuevo líder de Panamá obtuvo el apoyo de Washington, tanto el Congreso como los presidentes Richard Nixon y luego Gerald Ford no quisieron aceptar dos de propuestas de nuevo tratado. Sólo cuando el partido demócrata llegó al poder en Estados Unidos se allanó el camino para el acuerdo. Así, el 7 de septiembre de 1977, el presidente Jimmy Carter y el dictador Torrijos firmaron dos tratados: el primero es el Tratado sobre Neutralidad Permanente y Operación del Canal de Panamá que otorgó a Estados Unidos el derecho de defender el canal contra amenazas a su neutralidad; el segundo, de muchísima trascendencia, es el Tratado del Canal de Panamá, en que se establecía que a partir del 31 de diciembre de 1999 Panamá asumiría el control y la responsabilidad total del canal.

LAS AMENAZAS AL “PETRÓLEO” PANAMEÑO: UN NUEVO PROYECTO DE CANAL EN NICARAGUA

Debido al aumento del transporte de mercancías por vía marítima, así como al desarrollo tecnológico, a principios del siglo XXI el Canal de Panamá comenzó a enfrentar problemas relacionados con su insuficiente capacidad. La poca profundidad y anchura provocaron la ampliación del canal. Este tema cobró significativa importancia para el presidente panameño Martín Torrijos (hijo del signatario de los tratados de 1977), quien en 2006 comparó el canal al petróleo. Como ello venía a significar que así como el petróleo crudo sin explotar no tiene valor y requiere inversión en infraestructura para extraerlo, el canal necesitaba ampliar su capacidad para absorber la creciente demanda de carga y generar más riqueza para Panamá. Por ello, el 22 de octubre se celebró un referéndum a nivel

nacional en el que más de las tres cuartas partes de los ciudadanos apoyaron la propuesta de ampliación del canal. Las obras comenzaron en 2007 y concluyeron después de diez años (Berna, 2023).

Los renovados intentos de construir un canal en Nicaragua y Costa Rica se han convertido en una amenaza importante para los intereses de Panamá. Numerosos inversores privados realizaron investigaciones en ambos países para construir una vía acuática alternativa e, incluso un *canal seco*, basado en el transporte de mercancías por tierra como, por ejemplo, un ferrocarril interoceánico (Bosco, 2015, pp. 191-200). El territorio de Nicaragua acabó siendo la mejor opción y sus autoridades otorgaron concesiones para explorarlo con el fin de atraer inversores extranjeros. Sin embargo, ninguna de las propuestas era lo suficientemente seria para ser implementada. Debido a que el gobierno nicaragüense quería aprovechar la oportunidad para fortalecer la posición de su país, en 2004 el propio presidente Enrique Bolaños Geyer, ingeniero de profesión, propuso un proyecto para construir un canal interoceánico. Rusia y los Emiratos Árabes Unidos, entre otros, han manifestado interés en financiar este proyecto (Delgado, 2009). Debido a la falta de detalles específicos por parte de Nicaragua, la fuerte oposición de grupos ambientalistas y, sobre todo, la coetánea ampliación del Canal de Panamá, la construcción de un canal en Nicaragua se volvió imposible en ese momento.

En 2012, el gobierno de Nicaragua encargó a la consultora *Royal HaskoningDHV* el estudio de un trazado para la construcción del canal. Se decidió que la solución más barata y ecológica sería que surcara por cursos de agua existentes; es decir, el río San Juan y el lago Nicaragua. Detrás de todo ello estaba el gran interés de los inversores chinos. La compañía privada de Hong Kong *HK Nicaragua Canal Development Investment Co., Ltd.*, fundada en 2012 y propiedad del empresario chino Wang Jing, se ha convertido en la empresa más destacada a este respecto. A pesar de los análisis realizados anteriormente, el Grupo HKND también decidió realizar investigaciones adicionales y analizar otras rutas potenciales dentro del territorio de Nicaragua.

El 22 de diciembre de 2014 se anunció el inicio de la construcción, cuya finalización se previó para 2020 (Wallace, 2014). El trazado propuesto tendría una longitud de 276 kilómetros y un ancho de 230 a 520 metros, partiendo de la desembocadura del río Brito en el Pacífico, atravesando el lago Nicaragua y terminando en el río Punta Gorda. Cuando el proyecto parecía que iba a materializarse, otros países volvieron a tomar interés, incluido Rusia, que quería entrar a formar parte como socio financiero de este proyecto. Sin embargo, en 2015

y 2016 los avances fueron escasos o incluso nulos. Esto se explica por las dificultades climáticas y sísmicas. HKND aseguró que la construcción del canal se reanudaría a finales de 2016.

Vale señalar que para el presidente nicaragüense, el sandinista Daniel Ortega (todavía en ejercicio) este emprendimiento, y especialmente su éxito, significaría fortalecer no solo su posición y la de todo el país en el ámbito internacional, sino, sobre todo, convertirse en una seria amenaza para los intereses de Estados Unidos. Cabe recordar que, pese a que los norteamericanos cedieron la soberanía del Canal, los acuerdos de 1977 les siguen haciendo garantes de su neutralidad, lo que sirvió como una de las excusas para la intervención militar de 1989 y derrocar al general Noriega. Volviendo a los intereses nicaragüenses, los nuevos puestos de trabajo, los grandes ingresos del canal para el estado y la posibilidad de atraer nuevos inversores extranjeros serían un aldabonazo económico para el país. Sin embargo, una construcción de semejantes proporciones tuvo en la propia Nicaragua muchos opositores. Poco después de la ceremonia oficial del inicio de la construcción del canal, hubo una ola de protestas campesinas debida a la expropiación de casi 3.000 km² de tierras a partir de la Ley n° 840 (Asamblea Nacional de Nicaragua, 2013). La oposición a Ortega, amparándose en la inconstitucionalidad de la medida, quiso especialmente aprovechar esta situación, llevando el asunto a los tribunales, pero la Corte Suprema (entre acusaciones de corrupción) no se pronunció en contra. De esta forma, se expropiaron terrenos a cinco kilómetros a cada margen del canal proyectado. Aunque Wang inicialmente prometió pagar el valor de mercado e incluso un poco más, en realidad algunos expropiados no recibieron ningún pago y otros recibieron mucho menos de lo prometido. A pesar de la intervención de la Comisión de Derechos Humanos en Nicaragua, no se tomó ninguna medida para mejorar la suerte de aproximadamente 30.000 personas afectadas (Hochleitner, 2015, p. 6).

Sin embargo, esta no fue la única preocupación de los inversores extranjeros. Inicialmente, el costo de todo el proyecto se estimó en alrededor de 50.000 millones de dólares (Eslava, 2024). Esta cantidad iba a ser financiada parcialmente por el propio Wang, pero esperaba que a medida que avanzasen las obras, otros inversores se interesarían en el proyecto. También se especuló que el gobierno chino (al igual que el estadounidense un siglo antes en Panamá) brindaría un apoyo significativo, pero esta información nunca ha sido confirmada. Para HKND era un hecho obvio que la implementación de un proyecto tan descomunal conllevaba un riesgo financiero, pero la caída de sus acciones en la Bolsa de Va-

lores de China en 2015 resultó ser algo que Wang no había previsto. Como resultado, HKND perdió alrededor del 85% de su valor, lo que se convirtió en uno de los principales factores que precipitaron el desastre (Phillips, 2015). Al igual que la aventura francesa en Panamá, otro problema añadido fue que las estimaciones financieras sobre el costo de la obra se quedaron cortas. Debido a que a finales de 2017 no se había comenzado la construcción, a principios de 2018 la prensa de todo el mundo comenzaba a informar que el canal de Nicaragua no pasaba de ser un sueño irrealizable, a pesar de que HKND afirmaba que los trabajos se estaban llevando a cabo. Finalmente, en abril todas las oficinas de la empresa estaban cerradas.

Después de 2018, ni Nicaragua ni China hicieron ninguna declaración específica sobre la continuación de la construcción del canal. Se puede suponer que la decisión de cancelar el proyecto fue el resultado tanto de problemas financieros como de las crecientes críticas de las comunidades locales, agricultores y ecologistas preocupados por el impacto de la construcción del canal en el medio ambiente y los desplazamientos de población como consecuencia de las expropiaciones. Finalmente, en mayo de 2024, la Asamblea Nacional de Nicaragua derogó la Ley n° 840 que otorgaba la concesión a HKND. Actualmente, no hay constancia de que el gobierno de Nicaragua haya renunciado por completo a la idea de construir un canal, lo que significa que una iniciativa similar podría aparecer en el futuro, especialmente teniendo en cuenta el continuo y creciente interés de China y sus empresas por Iberoamérica.

PROSPECTIVA GEOPOLÍTICA: EL ÁGUILA Y EL DRAGÓN

La construcción de un canal en Nicaragua, competidor directo del Canal de Panamá, podría tener consecuencias geopolíticas, económicas y estratégicas de gran alcance. Para evitar interpretaciones excesivamente especulativas, el análisis prospectivo puede articularse en torno a tres escenarios plausibles, definidos por variables clave como el financiamiento del proyecto, la estabilidad política en Nicaragua y el nivel de intervención de potencias externas. El primero, y más probable, sería la no materialización del canal, por obstáculos financieros, técnicos y políticos; en este caso, el Canal de Panamá conservaría su hegemonía en el comercio marítimo global. Un segundo escenario prevé un avance limitado del proyecto —quizá por fondos insuficientes o problemas estructurales—, lo que generaría una competencia moderada sin alterar sustancialmente el equilibrio

geopolítico regional. Finalmente, el tercer escenario implicaría un éxito rotundo con respaldo externo, sobre todo chino, transformando el mapa de poder: con mayor influencia de Pekín en América Latina y tensiones crecientes con Estados Unidos.

Obviamente, un canal interoceánico en Nicaragua impactaría significativamente sobre el tráfico del Canal de Panamá. Teniendo en cuenta que actualmente es la única ruta que facilita de la forma más segura y cómoda el transporte marítimo entre el Atlántico y el Pacífico, la creación de un canal alternativo (y, sobre todo, con mayor navegabilidad) conduciría a un debilitamiento significativo de la economía de Panamá. A ello cabe añadir que, para atraer a las navieras, las tarifas por atravesar el canal de Nicaragua podrían ser más económicas. No es ningún secreto que, a pesar de las obras de renovación concluidas en 2016, el Canal de Panamá sigue siendo una vía con una baja intensidad de tráfico, lo que se traduce en retrasos. Los informes recientes sobre el problema de la falta de agua en el canal tampoco auguran nada bueno para el futuro. Teniendo en cuenta que los ingresos del Canal de Panamá constituyen aproximadamente el 2,8% del PIB del país, una caída en las tarifas provocaría una negativa espiral por la pérdida de empleos que desembocaría una recesión general (International Monetary Fund. Western Hemisphere Dept., 2023).

Sin embargo, Panamá no es el único país para el que la construcción de un canal en Nicaragua representa una seria amenaza, porque esta inversión debilitaría significativamente la posición de Estados Unidos en el ámbito internacional. En primer lugar, una pérdida significativa de control sobre las rutas comerciales de la región se convertiría en un problema grave. Esto podría contribuir a las tensiones, no solo entre Estados Unidos y Nicaragua, sino especialmente entre China en un contexto geopolítico cada vez más multipolar. Sin duda, la construcción de un canal interoceánico alternativo con China como protagonista en escena intensificaría la pugna comercial entre ambas potencias que se libra desde 2018. Teniendo en cuenta que hoy en día la cantidad de mercancías transportadas desde China es gigantesca, el hecho mismo de que la influencia de este país aumente significativamente en lo que había sido el *patio trasero* de los Estados Unidos podría provocar graves tensiones geopolíticas. Otra amenaza potencial podría ser el incremento de unidades de la flota de guerra china operando en el área a fin de garantizar la navegación por la nueva ruta. Y no solo eso, ya que a fin de dar cobertura a ese tipo de misiones China buscaría bases navales de apoyo en la propia Nicaragua o en Venezuela, en donde cada día su influencia es

mayor. Esta creciente presencia en el continente americano seguramente sería percibida como una amenaza directa a la seguridad nacional de los Estados Unidos. En última instancia conduciría a una escalada aún mayor de las tensiones entre los dos países. Esta suma de factores alteraría significativamente el equilibrio estratégico de poder en la región, obligando a Estados Unidos a aumentar su presencia militar y diplomática para contrarrestar la penetración china, lo que podría aumentar la tensión a nivel mundial. A ello se añade la rusofilia de Daniel Ortega si se atiende a las declaraciones de su hijo que Nicaragua “es el aliado estratégico de Rusia en Centroamérica y debe ser vista como la plataforma regional de Rusia en todos los asuntos” (Pelcastre, 2024).

FIGURA I: MAPA POLÍTICO DE SITUACIÓN



Fuente: Gil Lobo (2021).

Dado el panorama geopolítico actual, no es difícil bosquejar una perspectiva en que en los próximos años las relaciones entre ambos países serán aún más estrechas. Como resultado, Rusia, que tiene intereses históricos en la región y una asociación estratégica con China, podría decidir, junto con Nicaragua, emprender acciones conjuntas, que abarquen aspectos militares, económicos y políticos. Una coalición así podría aumentar la presión sobre Estados Unidos, obligándolo a revisar su política exterior y de defensa. Las consecuencias de estas acciones podrían conducir a una dimensión completamente nueva de la pugna hegemónica entre las grandes potencias, en la que Estados Unidos, en la situación de creciente multipolaridad, se vería obligado a enfrentar la influencia chino-rusa no lejos de sus fronteras. Ante esta situación de estancamiento, Washington po-

dría verse obligado a intensificar la cooperación con los aliados regionales, aumentar la inversión militar y fortalecer su presencia diplomática para contrarrestar eficazmente estos nuevos desafíos, que tendrían un impacto significativo en la cada vez más deteriorada economía estadounidense. Una situación así contribuiría principalmente a la situación inestable no sólo en América del Norte y Central, sino que los efectos de estas tensiones también se sentirían a nivel mundial, generando así una amenaza internacional.

EPÍLOGO

El artículo nace a partir de un ensayo inédito premiado en 2022. En los años transcurridos desde entonces, el contexto internacional ha experimentado transformaciones relevantes, aunque, por razones de coherencia analítica, se mantiene el enfoque estratégico adaptado inicialmente. En este sentido, resulta pertinente incorporar una breve reflexión final que tenga en cuenta la evolución más reciente del entorno geopolítico.

Uno de los elementos más significados en la primavera de 2026 es el papel asumido por presidente Donald Trump en la escena internacional. A diferencia de otros periodos en los que los cambios sistemáticos podían interpretarse como transiciones hacia nuevos marcos relativamente estables, en el contexto actual diversos analistas señalan un alto grado de imprevisibilidad en la formulación de la política exterior estadounidense. Esta circunstancia introduce un factor adicional de incertidumbre en la interpretación de los escenarios geopolíticos.

En este marco, algunas declaraciones y posicionamientos de la administración estadounidense respecto a regiones como Oriente Medio o América Latina reflejan una retórica particularmente intensa, lo que contribuye a reforzar la percepción de volatilidad en la política internacional. Estas dinámicas dificultan la formulación de previsiones estables a medio plazo y condicionan la toma de decisiones por parte de otros actores estatales. Panamá no ha quedado al margen de estas tensiones. En los últimos años, se ha observado una presión creciente por parte de Estados Unidos en relación con la presencia e influencia de China en torno al canal, considerado un enclave estratégico de primer orden. En este contexto, no puede descartarse que, ante un incremento de la competencia geopolítica, actores como China reconsideren proyectos alternativos en la región, incluyendo la posibilidad de reactivar iniciativas como el canal en Nicaragua.

Asimismo, algunos análisis recientes han puesto de relieve el posible papel complementario o alternativo de infraestructuras como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en México, concebido como una conexión logística entre ambos océanos mediante transporte ferroviario. Si bien este tipo de proyectos puede contribuir al desarrollo económico regional, también remite a debates históricos sobre las limitaciones de las soluciones terrestres frente a rutas marítimas plenamente operativas.

Ante este escenario, caracterizado por un elevado grado de incertidumbre, surge la cuestión de cuál debería ser la estrategia más adecuada para Panamá. Desde una perspectiva prudencial, puede argumentarse que una política de cautela y observación resulta especialmente pertinente en contextos de inestabilidad, evitando decisiones precipitadas hasta que se clarifiquen las tendencias dominantes en el sistema internacional. En este sentido, la evolución de la política interna estadounidense, incluyendo los equilibrios institucionales tras procesos electorales, podría tener implicaciones relevantes para la región. Finalmente, estos elementos se insertan en un marco más amplio en el que el grado de articulación política en América Latina continúa siendo un factor determinante de su capacidad de actuación en el ámbito internacional, ya que la fragmentación regional puede limitar el margen de maniobra frente a las grandes potencias, mientras que una mayor coordinación podría contribuir a reforzar su posición en un entorno geopolítico cada vez más competitivo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abdulhafedh, A. (2017). The Panama Canal: A Man-Made Engineering Marvel. *International Journal of Social Science and Humanities Research*, (5)1, 328-329.
- Asamblea Nacional de Nicaragua (2013). *Ley n° 840. Ley especial para el desarrollo de infraestructura y transporte nicaragüense atingente a el canal, zonas de libre comercio e infraestructuras asociadas*. En línea: <http://legislacion.asamblea.gob.ni/SILEG/Gacetas.nsf/5eea6480fc3d3d90062576e300504635/f1ecd8f640b8e6ce06257b8f005bae22>
- Berna, A. (2023). *El 'sí' de Panamá que permitió el Canal Ampliado*. En línea: <https://www.laestrella.com.pa/panama/publicando-historia/panama-permitio-canal-ampliado-BMLE500256>

- Bosco, D. M. (2015). The Nicaragua Inter-oceanic Crossing: Past, Present and Future Opportunities for Nicaragua and World Commerce. In J. Charlier, C. De Meyer & H. Paelinck (Eds.), *Inter-oceanic Canals and World Seaborne Trade: Past, Present and Future International Colloquium, Brussels, 7-9 June 2012* (pp. 191-204). Royal Academy for Overseas Science.
- Calvo, P. P. (1913). *Colombia not greedy.; Rejected Herran-Hay Treaty to Save Her National Honor*. En línea: <https://www.nytimes.com/1913/08/09/archives/colombia-not-greedy-rejected-herranhay-treaty-to-save-her-national.html>
- Centeno Jiménez, M. (2020). La ruta archivística: “Panamá, 9 de enero de 1964”. *Cátedra: Revista Especializada en Estudios Culturales y Humanísticos*, (17), 6-12.
- Correa Restrepo, J. S. (2015). Ferrocarriles y soberanía: El Ferrocarril de Panamá 1850-1903. *América Latina en la Historia Económica*, (22)2, 31-42.
- Delgado, F. (2009). *Emiratos Árabes interesados en construir canal interoceánico en Nicaragua*. En línea: <https://www.biobiochile.cl/noticias/2009/10/06/emiratos-arabes-interesados-en-construir-canal-interoceánico-en-nicaragua.shtml>
- Eslava, A. (2024). *La esperanza del Canal Interoceánico de Nicaragua*. En línea: <https://www.diarioelcanal.com/canal-interoceánico-nicaragua>
- Gil Lobo, A. (2021). *América Central. Mapa Político*. En línea: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-político-centroamérica/>
- Hochleitner, A. (2015). La construcción del Canal Interoceánico en Nicaragua: Situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. *Análisis: Fundación Friedrich Ebert*, (4), 1-13.
- Inkster, T. H. (1965). John Frans Stevens, American Engineer. *The Pacific Northwest Quarterly*, (56)2, 82-85.
- International Monetary Fund. Western Hemisphere Dept (2023). Panama's Growth Story. *Panama: Selected Issues*. En línea: <https://doi.org/10.5089/9798400236662.002>
- Pascal Villanueva, J. (2021). *El ferrocarril de Panamá y los franceses*. En línea: <https://www.laestrella.com.pa/opinion/columnistas/ferrocarril-panama-franceses-NJLE448544>
- Pelcastre J. (2024). *Nicaragua y Rusia: ¿Alianza estratégica o nido de espionaje?* En línea: <https://dialogo-americas.com/es/articles/nicaragua-y-rusia-alianza-estrategica-o-nido-de-espionaje/>
- Phillips, T. (2015). *El magnate chino detrás del canal de Nicaragua perdió el 85% de su fortuna en el mercado de valores*. En línea: <https://www.theguardian.com/world/2015/oct/02/chinese-mogul-behind-nicaragua-canal-lost-85-of-his-fortune-in-stock-market>

- Sabonge, R., Sánchez, R. J. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. CEPAL.
- Sánchez Andrés, A. (2003). Estados Unidos y la independencia de Panamá. *Cuadernos Hispanoamericanos*, (635), 95-103.
- Sutter, P. S. (2018). 'La primera montaña a remover': El control de la fiebre amarilla y la construcción del Canal de Panamá. *Revista Panameña de Política*, (25), 62-65.
- Wallace, A. (2014). *Nicaragua, un país dividido por un canal que aún no empieza a construirse*. En línea: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/12/141222_nicaragua_canal_divisiones_previa_aw