Imprimir

Las ambiciones territoriales de Donald Trump se insertan en un nuevo contexto global marcado por el denominado «retorno de la geopolítica». Los *chokepoints* (puntos de estrangulamiento) ganan importancia como elementos claves asociados a la seguridad nacional, mientras el cambio climático habilita nuevas rutas en el Polo Norte.
En noviembre de 2024, en el marco de la Cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés), la presidenta de Perú, Dina Boluarte, y el presidente de la República Popular China, Xi Jinping, inauguraron el megapuerto de Chancay, una inversión de la firma estatal China Ocean Shipping Company, conocida como COSCO, de más de 3.400 millones de dólares. El puerto cuenta con 15 muelles operativos con capacidad de recibir buques Post Panamax -barcos modernos tan colosales que superaban las limitaciones de tamaño del canal de Panamá original- en solo 25 días de navegación desde China.

La inauguración del puerto generó reacciones en las burocracias de Washington, no tanto en la Secretaria de Comercio o el Departamento del Estado, sino más bien en el Pentágono y en el Consejo de Seguridad Nacional. En tiempos de hipótesis de conflictos entre Estados Unidos y China, la percepción imperante es que la infraestructura física crea oportunidades que los militares chinos pueden explotar ante un eventual conflicto con Occidente, más aún en el contexto de que Beijing, desde el punto de vista militar, está dejando de ser solo un poder continental para pasar a ser un poder naval.

Como sostiene Saul B. Cohen, la geopolítica surgió como ciencia para determinar el papel fundamental de la geografía en la configuración de la política mundial. Dicha configuración está en plena mutación dado el desplazamiento espacial de los equilibrios de poder desde la segunda década del siglo XXI. Así, en el actual momento de belicosidad entre grandes potencias y de fragmentación geoeconómica, queda cada vez más evidente cómo el comercio internacional, la logística marítima y el poderío militar marítimo están entrelazados: geoeconomía y geopolítica.

«La geopolítica ha regresado»: con ese título, el prestigioso internacionalista Walter Russell Mead escribió un artículo en 2014 en el que alertaba -tras la anexión de Crimea por parte de

Rusia- sobre el regreso de una dinámica en la política internacional que parecía haber desaparecido en el orden de la Posguerra Fría. Rusia ocupaba una región clave para el paso entre el mar de Azov y el mar Negro. La realidad, una década después, le dio la razón. La «geopolítica» está en todas partes, en boca de académicos, políticos y empresarios. Hasta organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) incluyen la geopolítica en sus informes y reportes.

Geopolítica hasta en la sopa

En la actualidad se habla de «geopolítica del comercio», «geopolítica de los alimentos», «geopolítica de la transición energética», «geopolítica de las cadenas de suministro», «geopolítica y tecnología»… Se trata claramente de un término vago que en general sirve para referirse a los impactos de los crecientes conflictos internacionales. Julio Burdman y Lester Cabrera sostienen que el campo de conocimiento geopolítico y geográfico-político sufre problemas de «estiramiento conceptual». Existe una excesiva amplitud en el uso y la comprensión de lo que se entiende por geopolítica, y somos conscientes de ello al escribir estas líneas.

En un mundo donde primaban las fuerzas centrípetas y la cooperación internacional –tras el fin de la Guerra Fría-, los puntos de estrangulamiento (*chokepoints)* de la navegación internacional, así como los principales puertos comerciales, eran visualizados desde la búsqueda de la globalización y la eficiencia. El canal de Suez, el estrecho de Ormuz, el canal de Panamá, el estrecho de Malaca y el estrecho de Dinamarca -por mencionar solo algunos ejemplos- funcionaban como las grandes rutas de la conectividad marítima en el marco del *offshoring* (deslocalización), el *outsorcing* (tercerización) y la proliferación de las cadenas globales de valor. Un sistema internacional «basado en reglas» garantizada la libre navegación de los mares por buques y bienes (e insumos), sin importar el pabellón y el «*made in*» inscripto en ellos. Era la utopía de la aldea global.

Sin embargo, en un mundo donde priman las fuerzas centrífugas y la conflictividad internacional entre potencias –el denominado interregno–, los *chokepoints* pasaron a ser

percibidos por los grandes centros de poder como elementos claves de la seguridad nacional. La interrupción de las cadenas de suministro por la pandemia de covid-19 y por la guerra entre Rusia y Ucrania implicó que las elites políticas globales dejaran de pensar en los beneficios del *just-in-time* para imaginar las amenazas del *just-in-case* (por si acaso) en el marco de la fragmentación del comercio global y la búsqueda de cadenas cortas y regionales de valor (*friendshoring/nearshoring*). A este escenario se suma el cambio climático, que genera más incertidumbre.

En 2024 hubo, simultáneamente, grandes demoras en el canal de Panamá por la extrema sequía e interrupciones en el canal de Suez por el ataque de los rebeldes hutíes a barcos comerciales. Esta situación obligó a buscar rutas alternativas para la navegación comercial de contenedores a través del estrecho de Magallanes (Chile) y el cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), lo que evidencia una revalorización estratégica de estos accesos alternativos dado los tiempos de sucesivos *shocks*.

En este contexto global cobra importancia la denominada «geopolítica de los accesos». Esta refiere al control (directo e indirecto) sobre los accesos marítimos (o fluviales) estratégicos desde el punto de vista geoeconómico (flujos de bienes y suministros críticos) y geopolítico (ventajas militares frente a diversas hipótesis de conflicto). Los principales movimientos parecen ocurrir en el Indo-Pacífico. En los últimos años, China viene desarrollando, junto con Tailandia y Malasia, ejercicios militares en el estrecho de Malaca. En 2024, Estados Unidos, el Reino Unido y Australia lanzaron, en el marco de la alianza AUKUS, el primer ejercicio militar a gran escala en la Bahía de Jervis, Australia.

Panamá, Groenlandia y más allá

En un orden internacional anémico en términos de respeto de las normas, todo se justifica por razones del interés y de seguridad nacional: las llamadas preocupaciones de seguridad están por encima de todo. Por lo tanto, no hay que entender la geopolítica de los accesos a través de la lente del mundo de hiperglobalización en que solíamos vivir, sino de la de una globalización de riesgos, marcada -según Branco Milanović- por la constitución de

regionalismos parcelados.

Groenlandia es la segunda isla más grande del mundo. Está en una posición privilegiada para la navegación en el círculo polar ártico y en pocos años podría convertirse en la ruta más corta entre Europa y Asia. Las rutas marítimas del noroeste y norte han cobrado importancia a medida que el Ártico se derrite. En 2023, el flujo de embarcaciones aumentó 37% respecto a la última década. Se prevé que la ruta transpolar quede abierta en una década. Esa vía reduciría el tiempo de viaje entre Europa occidental y China en 14 días, en comparación con la vía actual que pasa por el canal de Suez. Por su parte, se calcula que cada año pasa por las esclusas del canal de Panamá 5% del comercio mundial. La principal ruta comercial a la que da servicio el canal es la de las mercancías procedentes o con destino a la costa Este de Estados Unidos y Asia. Algunas de las principales materias primas que transitan son metales, minerales, petróleo, combustibles, cereales y productos químicos. Estados Unidos sigue siendo, por un amplio margen, el principal usuario del canal como país de origen de las mercancías (40% de los contenedores) y le siguen China y Japón con 21% y 14%, respectivamente.

«Los necesitamos [Groenlandia y Panamá] por nuestra seguridad económica», dijo Donald Trump refiriéndose a estas dos geografías del hemisferio occidental, coqueteando con la posibilidad de usar la fuerza militar para lograr controlarlas. Es el mismo argumento que Vladímir Putin ha utilizado para invadir Ucrania o que Xi Jinping puede utilizar para invadir Taiwán y pasar a controlar sus fábricas de semiconductores. Pero como sostiene Stephen Walt, el *bully* que Trump intenta hacerle a todo el mundo difícilmente funcione y será costoso para el país.

Con Trump siempre hay que distinguir el fondo y las formas, en el marco del ya conocido poder de negociación propio de la diplomacia transaccional. El despliegue de influencia de Washington sobre las adyacencias del círculo polar ártico y por el canal bioceánico fue muy fuerte bajo el gobierno de Joe Biden. Para poner un ejemplo, a fines de 2021 Estados Unidos y Noruega firmaron el Acuerdo Complementario de Cooperación en Defensa (SDCA, por sus siglas en inglés), que le da a Estados Unidos un acceso irrestricto a cuatro bases militares,

incluida la Estación Naval Ramsund situada a unos 2.000 km de Groenlandia, un acuerdo que fue ampliado en febrero de 2024. Desde 2023, los *thinks tanks* de Washington observan las posibles implicancias estratégicas del avance de los independentistas en Groenlandia en las elecciones de abril de 2025 y las discusiones sobre la independencia en la isla.

En relación con Panamá, no es nueva la preocupación de Estados Unidos por el hecho de que dos puertos situados en los extremos del canal sean operados por la firma Hutchison Ports PPC, una división de CK Hutchison Holdings, empresa con sede en Hong Kong. En marzo de 2024, Laura J. Richardson, entonces jefa del Comando Sur, señaló ante el Congreso que las inversiones chinas en infraestructura sirven como «puntos de futuro acceso multidominio» para el ejército chino, refiriéndose puntualmente al canal.

Entonces, el intento de Estados Unidos de ejercer mayor influencia en dos puntos neurálgicos de la geopolítica de los accesos hemisférica no es nuevo. Lo que puede cambiar con el nuevo presidente es la táctica y, de seguro, las formas. Una de las hipótesis del analista Gideon Richman en el *Financial Times* en relación con la configuración del poder global bajo el segundo mandato de Trump refiere a una negociación con Rusia y China por zonas de influencia regionales, en la que Washington tendría un renovado interés por controlar su área contigua («América para los americanos» según la Doctrina Monroe) alivianando y relajando las presiones y la injerencia en otras geografías. ¿Llegará a materializarse? Solo el tiempo lo dirá.

En relación con las formas, Trump siempre expande los límites de la imaginación con sus planteos maximalistas. Pone sobre la mesa una propuesta tan exagerada que cualquier cosa algo menos absurda parece razonable. Eso ya lo vimos en su primer mandato. El cambio ahora está en lo que Ian Bremmer denomina «rule of don» [regla del don].

La percepción de Trump y su círculo es que ahora es el momento de presionar, dada la debilidad relativa de aliados y enemigos. Europa está económicamente estancada y políticamente dividida. Justin Trudeau anunció su salida en Canadá. Rusia está desbordada. La economía china coquetea con la deflación y es más vulnerable a las presiones. Oriente

Medio está fragmentado. No es sorprendente que Trump piense que ahora es el momento para que Washington imponga la máxima presión a cualquiera que no esté dispuesto a darle lo que quiere.

Seguramente, el nuevo presidente no va redefinir las fronteras nacionales ni a mandar *marines* a Panamá, pero ya sentó las bases desde las que parte la negociación futura con el primer ministro groenlandés Múte Egede, la primera ministra danesa Mette Frederiksen y el presidente panameño José Mulino.

¿Y el el Atlántico Sur?

En el contexto de la geopolítica de los accesos y la fuerte presión de Trump para «recuperar el control» sobre geografías hemisféricas claves, es de esperarse que la influencia sobre la región más austral del hemisferio, donde se encuentran accesos con un renovado valor estratégico, como el estrecho de Magallanes y enclaves próximos a la Antártida (Ushuaia, Punta Arena), se intensifique. Cabe recordar que en los últimos años existieron fuerte presiones de Washington para que el gobierno de la provincia argentina de Tierra del Fuego desestimara el preacuerdo con la empresa china Shaanxi Coal and Chemical Industry para la producción de fertilizantes y la construcción de un puerto en Ushuaia.

¿Va a permitir Estados Unidos que una empresa china construya y opere un puerto en la gran puerta de entrada al continente blanco? Para el Pentágono, Ushuaia importa más que el mencionado megapuerto peruano de Chancay. El viaje del presidente Javier Milei junto con el embajador de Estados Unidos y la generala Laura Richardson a Ushuaia, en abril de 2024, donde se está construyendo muy lentamente la Base Naval Integrada, tuvo un simbolismo muy grande en relación con una futura cooperación militar, en el marco de un claro alineamiento geopolítico entre Buenos Aires y Washington, ahora reforzado por la sintonía política entre Milei y Trump.

Siete países mantienen un reclamo territorial sobre la Antártida: Argentina, Australia, Francia, Nueva Zelanda, Noruega, el Reino Unido y Chile. A principios de enero de 2025, el presidente

chileno Gabriel Boric viajó al Polo Sur en una operación llamada Estrella Polar III con fines ambientales y científicos -de acuerdo con el comunicado oficial- que llegó a la base Amundsen-Scott, operada por Estados Unidos. Es la primera vez que un presidente chileno y latinoamericano visita el Polo Sur.

La geopolítica de los accesos no es futurismo. Es parte de la presente realidad global.

Esteban Actis

Fuente: https://nuso.org/articulo/panama-groenlandia-trump/

Foto tomada de: https://nuso.org/articulo/panama-groenlandia-trump/