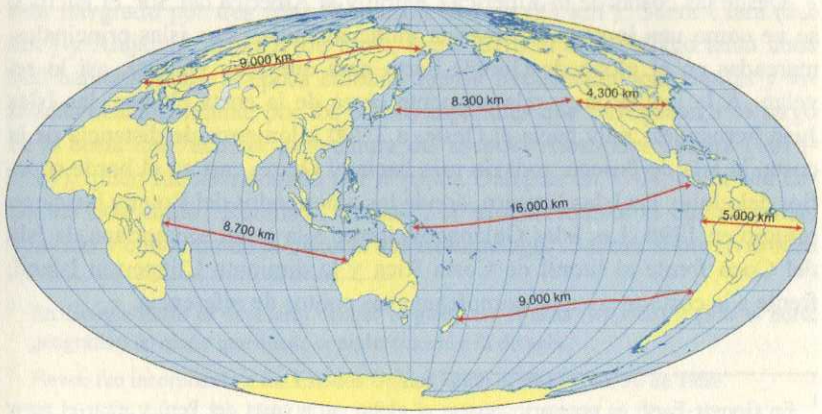
Héctor Pérez Brignoli (San José)

Las relaciones transpacíficas en el contexto americano. Una perspectiva en la larga duración

El propósito de este artículo es presentar las relaciones transpacíficas en el contexto de la historia americana, adoptando una perspectiva comparativa de larga duración, esto es desde el siglo XVI hasta los inicios del siglo XXI. El esfuerzo estará orientado a identificar las líneas de fuerza significativas pensando tanto en las relaciones como en las no-relaciones. A partir de los viajes de descubrimiento y exploración, el Nuevo Mundo se estructura como un espacio dominado por las comunicaciones atlánticas. El Pacífico será un espacio subordinado, a menudo ausente, con un horizonte asiático lejano y fabuloso. Las expansiones imperiales de los siglos XIX y XX cambian dramáticamente las cosas, y el ascenso de China, a inicios del siglo XXI abre una perspectiva totalmente inédita.

1. Geopolítica del Pacífico americano

El primer rasgo geopolítico del Pacífico es la inmensidad planetaria del espacio marítimo. Nada lo ilustra mejor que un mapamundi con distancias comparativas (Mapa 1).



Mapa 1: Las dimensiones del espacio marítimo del Pacífico.

Sobre el Ecuador hay una distancia de 16.000 kilómetros entre el istmo centroamerciano y Nueva Guinea, casi el doble de los 9.000 kilómetros que separan Le Havre de Vladivostok, y tres veces más que la anchura máxima del continente americano (tanto en Suramérica como en Norteamérica). En las latitudes boreales las distancias se achican un poco pero los 8.300 kilómetros que separan la costa del Japón del litoral californiano son parecidos a la anchura máxima del Océano Índico, entre Australia y la costa africana. En el Pacífico sur hay 9.000 kilómetros entre Chile y Nueva Zelanda, es decir lo mismo que la anchura de Eurasia. Estas cifras comparativas y el examen del Mapa 1 bastan para comprobar la inmensidad planetaria sin parangón del Océano Pacífico. Visto desde Asia, el Pacífico está poblado por grandes islas, excepción hecha de la masa continental australiana, las cuales se pulverizan a medida que navegamos hacia el este en miles de pequeñas islas, islotes y cayos, conocidos como Micronesia, Melanesia y Polinesia. Pero una vez alcanzados los 140° de longitud Oeste las islas casi desaparecen; en los miles de kilómetros que quedan todavía para llegar a las costas continentales americanas hay apenas unas docenas de pequeñas islas desperdigadas en la inmensidad oceánica. Solo el archipiélago de las Islas Hawai en el Pacífico norte y el de las Galápagos en el Pacífico sur interrumpen en serio el masivo predominio del mar. Por eso cuando el Pacífico se observa desde las costas americanas aparece ante todo como un inmenso espacio marítimo. Todo esto se puede ver con más detalle aprovechando las magníficas imágenes satelitales de Google-Earth. El lector puede hacerlo fácilmente por sí mismo, siguiendo las indicaciones de posición del centro y el norte del globo de Google-Earth, que se dan cuando resulta pertinente.

Desde las costas de la América Central y la América del Sur, el Pacífico se ve como una inmensidad marina ininterrumpida.[1] Las islas principales, marcadas en el globo de Google-Earth para que sean visibles, así lo revelan. A la izquierda, y relativamente cerca de la costa chilena, las Islas Juan Fernández; muy hacia el Oeste, a 3.700 kilómetros de distancia de la costa, la Isla de Pascua; todavía más hacia el Oeste, casi en el borde superior del globo, las Islas Pitcairn, donde los amotinados del Bounty buscaron refugio en 1790. Las Islas Galápagos, frente a la costa ecuatoriana, la Isla del Coco frente al litoral de Costa Rica y la diminuta Clipperton Island, frente a la costa mexicana, completan esos puntos de referencia.

[1] En Google-Earth es necesario centrar el globo en la costa del Perú y girar el norte geográfico de modo que quede completamente a la derecha.

El mismo panorama de inmensidad marítima se puede apreciar recurriendo a la clásica visión cartográfica "Norte-Sur"; el Pacífico podría acomodar con holgura dos veces al continente americano.

La visión desde las costas de América del Norte,[2] revela la misma inmensidad oceánica, apenas interrumpida por las lejanas Islas Hawai, hacia la izquierda del globo se vuelven a observar las Galápagos y la Isla del Coco; frente al litoral mexicano la ya mencionada Clipperton Island, conocida también como Isla de la Pasión, y más cerca de la costa, las Islas Revillagigedo.

El complemento de la inmensidad oceánica es el tamaño relativamente insignificante de las islas. En el Pacífico americano sólo hay dos archipiélagos de consideración: el de las Islas Galápagos, frente a la costa del Ecuador, y el de las Islas Hawai, anexadas a los Estados Unidos en 1898. Desde un punto de vista geográfico, las Islas Hawai forman parte de la Polinesia y su consideración como parte del Pacífico americano sólo tiene justifiación en términos geopolíticos, dados los fuertes vínculos de integración con los Estados Unidos.[3] El archipiélago está a unos 3.000 km de la costa de California, tiene una extensión aproximada de 28.000 km^2 y una población total de 1.360.000 habitantes según el censo de 2010; en todo sentido puede considerarse como una extensión de los Estados Unidos en la Polinesia. Las Islas Galápagos tienen una extensión aproximada de 7.880 km^2 y alrededor de 30.000 habitantes, situándose a unos 800 km de la costa ecuatoriana.

Frente a los archipiélagos de las Galápagos y las Islas Hawai, las otras islas del Pacífico americano resultan diminutas. El archipiélago Juan Fernández, a 600 km de la costa chilena tiene apenas 150 km^2 de extensión y está integrado por tres islas: Robinson Crusoe (93 km^2), Santa Clara (2,2 km^2) y Alejandro Selkirk (50 km^2); hacia 2010 el archipiélago tenía unos 600 habitantes. En la época colonial fueron frecuentadas por piratas y visitadas ocasionalmente por los barcos españoles que navegaban a lo largo de la costa del Pacífico; la aventura del escocés Alexander Selkirk (1676-1721), quién fue abandonado por el pirata Dampier en 1704, en la isla conocida hoy como "Robinson Crusoe", es probablemente el episodio más colorido y conocido de la historia del archipiélago.[4] Selkirk sobrevivió sólo

[2] En Google-Earth es necesario centrar el globo en Tijuana (México) y girar el norte geográfico de modo que quede completamente a la derecha.

[3] Hawai fue incorporado a los Estados Unidos como el estado No. 50 en 1959.

[4] Ver Woodward, Ralph Lee. *Robinson Crusoe's island; a history of the Juan Fernández Island.* Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1969.

en la isla durante más de cuatro años siendo rescatado por el mismo Dampier. El relato de su aventura fue muy conocido en Gran Bretaña y probablemente inspiró a Daniel Defoe para escribir la célebre historia de Robinson Crusoe. En todo caso, esto ha sido así interpretado por las autoridades chilenas ya que en 1966 rebautizaron las islas más grandes con los nombres de Robinson Crusoe y Alejandro Selkirk; paradójicamente, parece que Selkirk nunca estuvo en la isla que lleva ahora su nombre, situada 168 km al oeste de la isla Robinson Crusoe, donde sí pasó cuatro años en total aislamiento. Durante el siglo XIX las islas fueron visitadas por balleneros y cazadores de focas y el gobierno chileno estableció allí una colonia penal efímera. En nuestros días, el turismo y la pesca son las principales actividades económicas de las islas.

La Isla de Pascua o Rapa Nui, al igual que el archipiélago de las Islas Hawai, forma parte de la Polinesia. Con una extensión de 164 km^2 y una población total de 5.800 habitantes[5] hacia 2010, su aislamiento es emblemático, a 3.500 km de la costa chilena y 2.000 km de las Islas Pitcairn. Poblada por migraciones provenientes de la Polinesia fue "descubierta" por los holandeses el 5 de abril de 1722 y bautizada con el nombre de Isla de Pascua. Desde entonces fue visitada con cierta frecuencia por los europeos, en particular por Cook (1774) y La Pérouse (1786). Todos los relatos de las visitas mencionan las grandes estatuas de piedra conocidas como Moai y los frecuentes conflictos entre sus habitantes; hacia mediados del siglo XIX, la población local parece haber descendido a poco más de cien habitantes, sobre todo luego de varias expediciones europeas y peruanas que llegaron a capturar esclavos. En 1888, una expedición naval enviada por el gobierno de Chile anexó la isla. Durante muchas décadas las actividades económicas se centraron en la cría de ovejas. La UNESCO declaró las estatuas de piedra de la isla como Patrimonio de la Humanidad en 1994; el turismo y las actividades de investigación científica y arqueológica tienen, desde entonces, una importancia creciente.

Los siguientes ejemplos corresponden a islas todavía más pequeñas y deshabitadas. La Isla del Coco, anexada formalmente por Costa Rica en 1832, sólo tiene 24 km^2 de extensión y se localiza a unos 550 km del litoral pacífico costarricense. Visitada por piratas y aventureros, alimentó incesantes historias de supuestos tesoros ocultos. En la actualidad sólo habitan en ella, en forma no permanente, unos 30 empleados del sistema de parques nacionales de Costa Rica. Por su riqueza biológica fue declarada en 1997, por la UNESCO, como Patrimonio de la Humanidad.

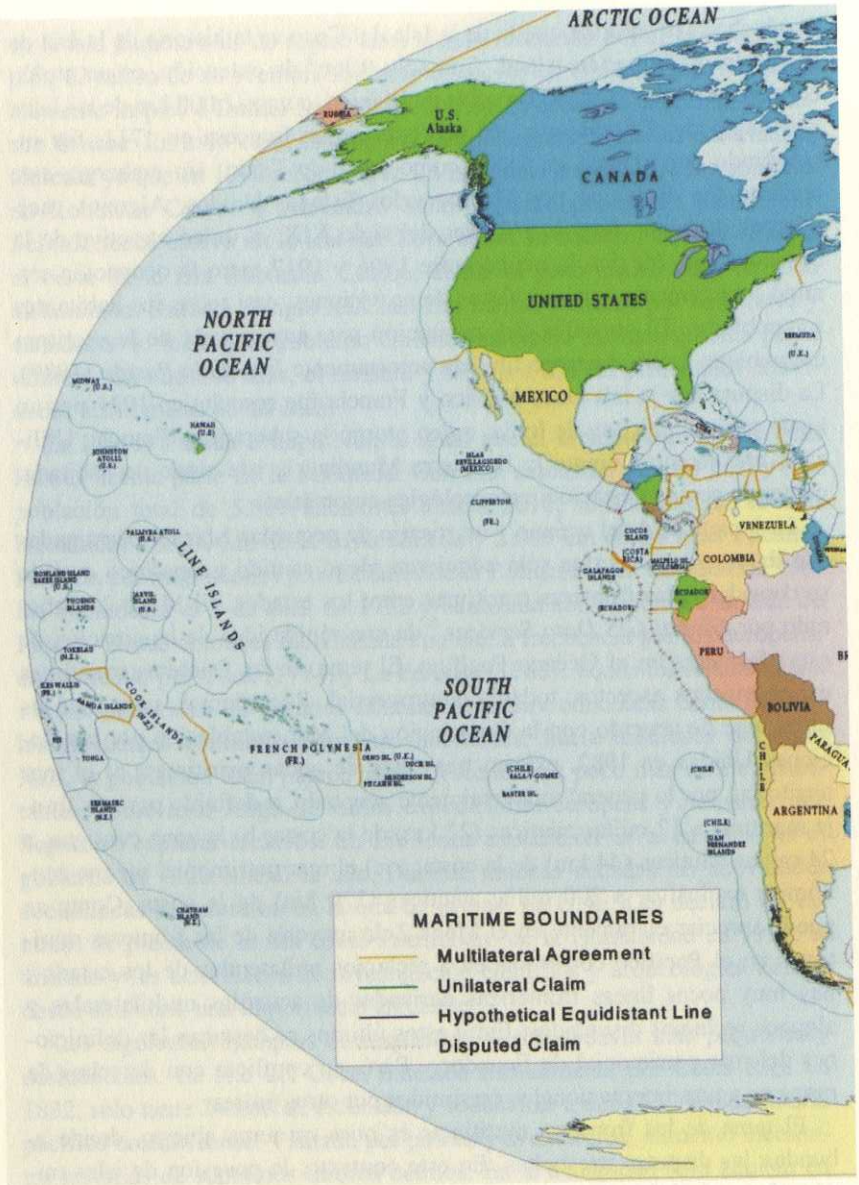
[5] Aproximadamente un 60% se registra como de origen polinesio.

Mucho más colorida que la de la Isla del Coco es la historia de la Isla de la Pasión o Clipperton Island. Con sólo 9 km^2 de extensión, es un atolón coralino, situado frente a las costas de México, a unos 1.000 km de las Islas Revillagigedo. Descubierto por una expedición francesa en 1711, fue incorporado por Francia en 1858, como parte de Tahiti; sin embargo, este reclamo fue disputado por México y los Estados Unidos. Algunos yacimientos de guano fueron, a finales del siglo XIX, el único atractivo de la diminuta isla. México la ocupó entre 1906 y 1917, pero la ocupación terminó trágicamente, cuando, faltos de provisiones, casi todos los habitantes sucumbieron. El episodio dio inspiración para una novela de la escritora colombiana Laura Restrepo titulada precisamente *Isla de la Pasión* (1989). La disputa por la isla entre México y Francia fue resuelta en 1931 por un laudo arbitral del Rey de Italia, quien otorgó la soberanía a Francia. Utilizada brevemente durante la II Guerra Mundial, la isla sigue deshabitada, contando con una estación meteorológica automática.

La inmensidad del océano y un rosario de pequeñas islas desparramadas son datos espaciales que sólo adquieren pleno sentido geopolítico cuando se consideran las fronteras marítimas entre los estados. El Mapa 2, elaborado por *Global GIS Data Services,*[6] da una rápida idea de la situación de estas fronteras en el Océano Pacífico. El tema de las fronteras marítimas es, en muchos aspectos, todavía controversial. Recordemos, para fijar las ideas, que de acuerdo con la Convención del Mar, establecida por las Naciones Unidas en 1982, existen tres tipos de zonas marítimas: a) el mar territorial, por lo general universalmente aceptado, y definido por una franja marítima a 12 millas náuticas (22 km) de la costa; b) la zona contigua, a 24 millas náuticas (44 km) de la costa; y c) el mar patrimonial o zona económica exclusiva, a 200 millas náuticas (370 km) de la costa. Como se puede apreciar claramente en el Mapa 2, la mayoría de las fronteras marítimas en el Pacífico corresponden a reclamos unilaterales de los estados; hay muy pocas líneas fronterizas derivadas de acuerdos multilaterales y algunos reclamos disputados. Entre estos últimos se destacan las definiciones del mar patrimonial de Ecuador y Perú, en conflicto con derechos de pesca en aguas internacionales esgrimidos por otros países.

El tema de las fronteras marítimas es pues un tema abierto, donde abundan las disputas irresueltas. En este contexto, la posesión de islas minúsculas y deshabitadas, cobra un significado distinto que va mucho más allá de su valor intrínseco. Islotes aparentemente insignificantes pueden ser la llave de recursos naturales insospechados.

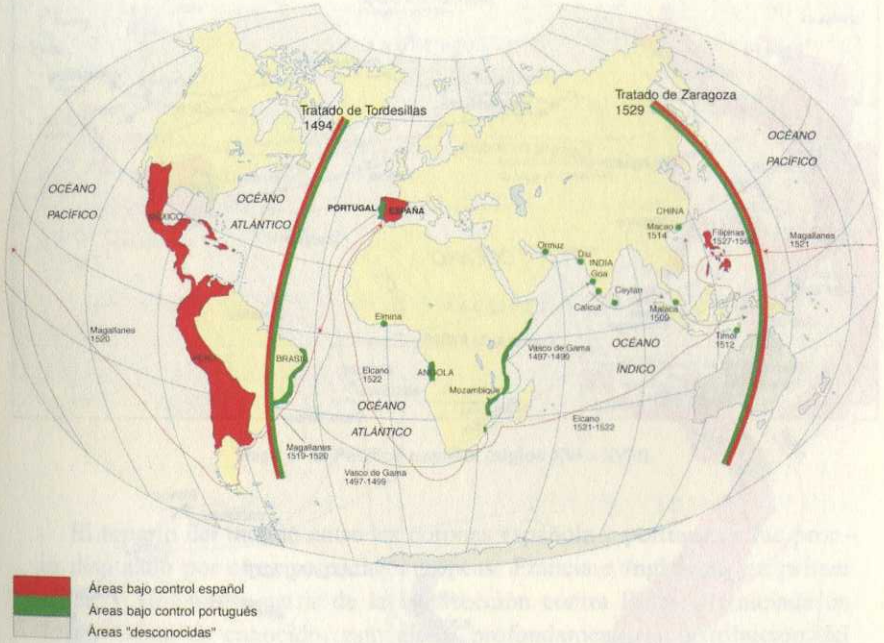
[6] Ver www.maritimeboundaries.com.



Mapa 2: Los límites marítimos en el Pacífico.

2. Asia y el Pacífico en la expansión europea (siglos XVI a XVIII)

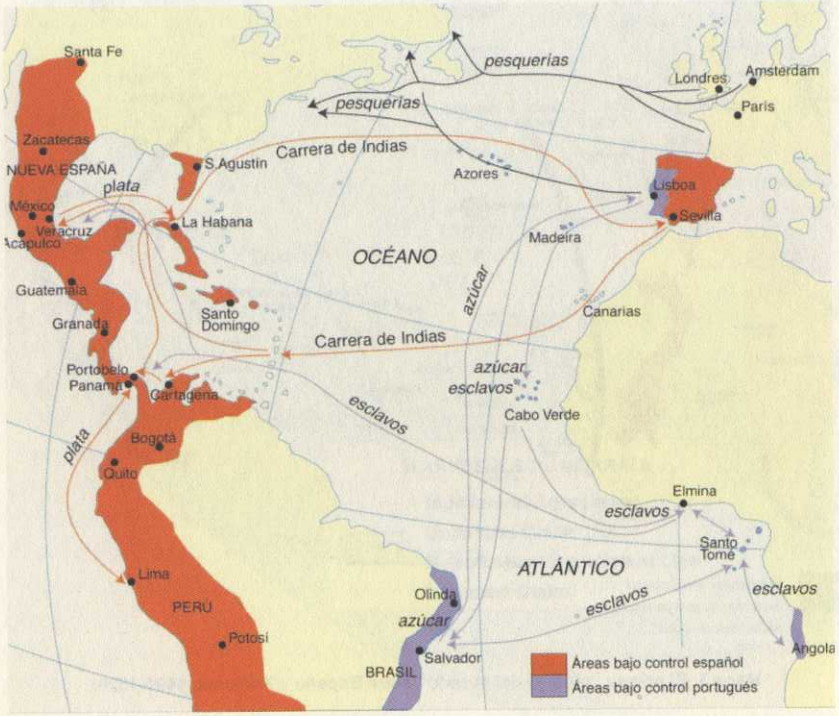
A partir del "descubrimiento" de América (1492) y del viaje de Vasco de Gama a la India (1497-1499) el Pacífico quedó abierto a las exploraciones europeas. El primer "reparto del mundo" entre las potencias se definió entre 1494 (Tratado de Tordesillas) y 1529 (Tratado de Zaragoza); España y Portugal, con la bendición papal, se atribuyeron la navegación y explotación exclusiva del Atlántico norte y el Océano Índico, respectivamente. El Pacífico quedó como un "mar español" pero sin posibilidades de navegación hacia Europa por la ruta del Océano Índico y el Cabo de Buena Esperanza, reconocida como exclusiva de los portugueses. Esta división se muestra con detalle en el Mapa 3.



Mapa 3: El primer "reparto del mundo" entre España y Portugal, 1494-1529.

Durante el siglo XVI, los imperios coloniales se configuraron siguiendo esta división territorial. El imperio español, basado en el control territorial de las Américas, se estructuró en torno a la explotación minera en México y Perú, con una red de comunicaciones centrada en el sistema de flotas

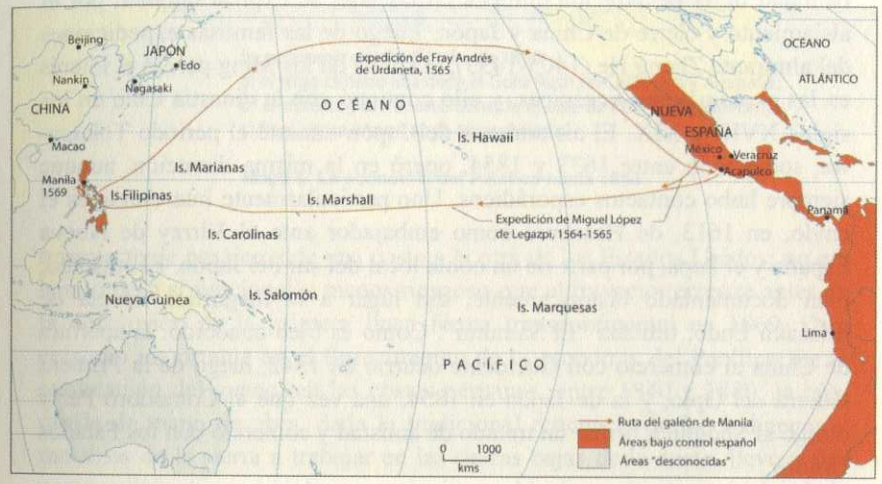
anuales de galeones que surcaban el Atlántico norte. La navegación por el Pacífico cumplía un rol subordinado, ya que se limitaba al traslado de la plata peruana hacia el complejo trans-ístmico Panamá-Portobelo. Las flotas anuales de galeones, conocidas como la "Carrera de Indias", constituían el eje mayor de la economía imperial española (ver Mapa 4). El imperio portugués, en cambio, se basó en una red de factorías instaladas en las costas de África, la India y las llamadas entonces "islas de las especias" (actualmente Indonesia). El asentamiento en Brasil, a partir de 1500, fue un resultado accidental del trayecto entre Portugal y la India, y sólo irá cobrando importancia lentamente a lo largo del siglo XVI. El comercio de especias y de esclavos africanos constituirá el eje mayor de la economía imperial portuguesa hasta mediados del siglo XVII.



Mapa 4: La economía atlántica en el siglo XVI.

El Pacífico como mar español (Mapa 5) fue un resultado del viaje de circunnavegación de Magallanes-El Cano (1519-1522), y las exploraciones

subsecuentes que llevaron al asentamiento en las Islas Filipinas; la ignorancia del terreno hizo que el meridiano divisorio entre posesiones portuguesas y españolas establecido en el Tratado de Zaragoza (1529) dejara estas islas en la zona portuguesa. De hecho, el asentamiento español en las Filipinas solo se consolidó en 1564-1565 una vez que Legazpi y Urdaneta descubrieron las rutas apropiadas de navegación desde y hacia México. Durante todo el período colonial, la conexión entre España y las Filipinas dependió del viaje anual, entre Manila y Acapulco, del Galeón de Manila. En este sentido, las Filipinas y el Pacífico español constituyeron un espacio marítimo y económico subordinado al Virreinato de la Nueva España.



Mapa 5: El Pacífico español (siglos XVI a XVIII).

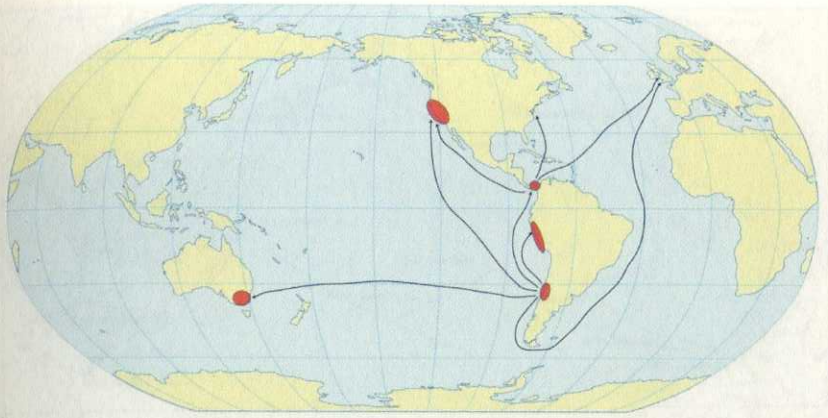
El reparto del mundo entre las coronas española y portuguesa fue pronto disputado por otras potencias europeas: Francia e Inglaterra, en primer lugar, y Holanda a partir de la insurrección contra Felipe II iniciada en 1568. Como es conocido, esto alteró profundamente la distribución del poder en los imperios coloniales. En el siglo XVII los holandeses pasaron a controlar el comercio de las especias a través del Océano Índico y desplazaron a los portugueses, estableciéndose en El Cabo, Ceylan, Java y Malacca; pero fracasaron en los intentos por establecer colonias en América. Tuvieron que abandonar Brasil en 1654 y renunciar a New Amsterdam (hoy New York) en 1664, conservando únicamente Curazao y Surinam. Ingleses y franceses se instalaron en varias islas del Caribe y en América

del Norte. El Pacífico sólo comenzó a despertar plena atención en el siglo XVIII, sobre todo una vez que las exploraciones de Louis Antoine de Bougainville (1766-1769), James Cook (1768-1771; 1772-1775; 1776-1779) y el malogrado La Pérouse (1785-1788) establecieran una cartografía relativamente precisa. Los asentamientos británicos en Australia y Nueva Zelanda comenzaron a finales del siglo XVIII; la declaración de ambos territorios como colonias del Imperio Británico data, respectivamente, de 1788 y 1840.

La colonización europea de la Polinesia es sobre todo un fenómeno del siglo XIX y debe verse como un complemento del imperialismo en Asia y África. Hay otro aspecto, sin embargo, que no puede ignorarse. La relativa facilidad de la penetración europea en las islas se explica también por el aislamiento y cierre de China y Japón. Luego de las famosas expediciones del almirante Zheng He (1405-1433), la China de los Ming perdió el interés en las exploraciones oceánicas, y ello continuó con la dinastía Chin en los siglos XVIII y XIX. El aislamiento del Japón durante el periodo Tokugawa, sobre todo entre 1633 y 1854, operó en la misma dirección, aunque siempre hubo contactos esporádicos. Uno particularmente interesante es el envío, en 1613, de Hasekura como embajador ante el Virrey de Nueva España y el Papa, por parte de un noble local del sur del Japón. El episodio, bien documentado históricamente, dio lugar a la magnífica novela de Shusaku Endo, titulada "El Samurai". Como es bien conocido, la apertura de China al comercio con Occidente ocurrió en 1842, luego de la Primera Guerra del Opio, y la de Japón en 1854, una vez que el Comodoro Perry obligó al Shogun a firmar un tratado de amistad y comercio con los Estados Unidos.

3. El Pacífico en el siglo XIX

Durante el siglo XIX el Pacífico como espacio marítimo se fue incorporando paulatinamente a la economía mundial. El Mapa 6 subraya el importante papel comercial y marítimo de Chile a mediados del siglo XIX y las nuevas funciones del tránsito transístmico a través de Panamá. La dinámica de ambos procesos tiene que ver con la expansión territorial de los Estados Unidos hacia el oeste y el Gold Rush de California (1848-1855) y Australia (1851-1880). El trigo producido en el Valle Central de Chile, y transportado por los veleros de la marina mercante chilena, era ansiosamente demandado por los buscadores de oro, en una economía precaria, donde todo se importaba. El istmo de Panamá ofrecía una vía rápida al

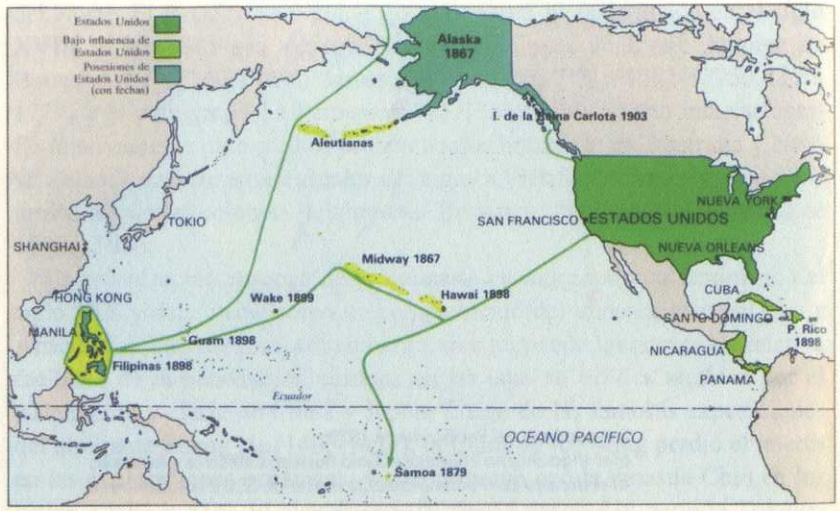


La economía del Pacífico hacia 1850:
a) el trigo chileno abastece el Gold Rush en California y Australia;
b) el tránsito por Panamá conecta el este de EE.UU con California;
c) Perú sigue importando trigo chileno.

Mapa 6: La economía del Pacífico hacia 1850.

transporte de pasajeros de una costa a la otra de los Estados Unidos; no era barato pero sí funcional y menos riesgoso que el trayecto terrestre antes de la conclusión de la primera línea férrea transcontinental en 1869. Otro episodio importante en el florecimiento de la economía del Pacífico fue la explotación del guano, en las costas peruanas, entre 1840 y 1880; la búsqueda de mano de obra, dada la tradicional reticencia de los indígenas y mestizos de la sierra a trabajar en las tierras bajas de la costa, llevó a importar culíes chinos e incluso a esclavizar poblaciones de algunas islas de la Polinesia. Tanto el trigo chileno como el guano peruano dinamizaron la economía del Pacífico pero tuvieron un alcance corto ya que decayeron junto con el agotamiento de las minas de oro y los yacimientos de guano. El siguiente episodio, y este sí resultó de largo alcance, fue la expansión imperial de los Estados Unidos en el Pacífico.

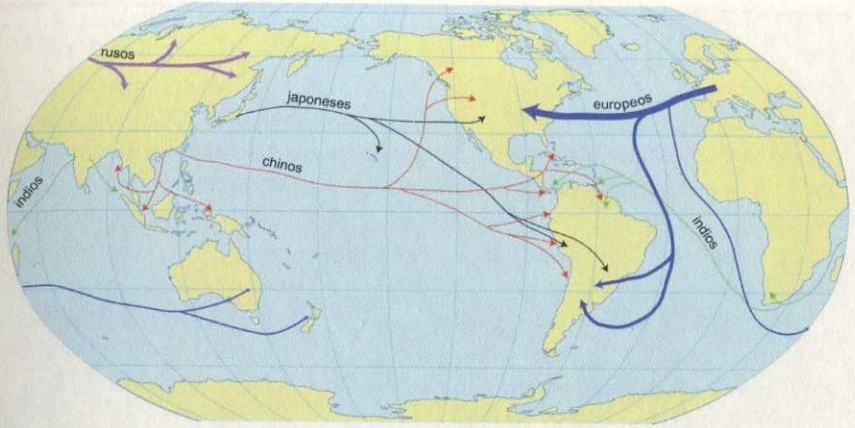
La compra de Alaska a Rusia en 1867 fue seguida de una rápida aquisición de islas en el Pacífico norte y culminó con la anexión de las Islas Hawai y el establecimiento de un protectorado en las Islas Filipinas en 1898 (ver Mapa 7). Este último año resultó emblemático en la expansión de la "República Imperial"; el triunfo sobre España llevó al protectorado sobre Cuba, además de las Filipinas, y la anexión de Puerto Rico. El Caribe quedó así convertido en un "lago (norte)americano," y todo quedó listo para el último eslabón en la cadena de puntos estratégicos, definidos sobre



Mapa 7: La "República Imperial" en 1900.

todo por los intereses de la marina, tanto de guerra como mercante. Este último eslabón fue, naturalmente, la construcción del Canal de Panamá (1903-1914) y la adquisición de la Zona del Canal, un importante enclave naval y militar. En la visión geopolítica de la época, bien representada en los libros de Alfred Thayer Mahan, el triángulo Alaska-Hawai-Panamá, proveía un vasto escudo defensivo de la costa oeste de los Estados Unidos (ver Mahan). Por otra parte, las bases navales en el Caribe permitían una defensa apropiada del Canal de Panamá y garantizaban lo que ahora era una ruta vital de comunicación entre las dos costas oceánicas de la "República Imperial."

La visión trazada del Pacífico en el siglo XIX quedaría inconcluso sin considerar las corrientes migratorias globales, entre 1815 y 1914 (Mapa 8). Si la migración de más peso numérico ocurre en el Atlántico, los movimientos a través del Pacífico incluyen contingentes de culíes chinos que viajan la costa americana y una migración japonesa más selectiva pero no menos importante. Estos movimientos humanos representan, sin duda, el primer episodio de una conexión global a través del Pacífico destinada a florecer con creces mucho más tarde, sobre todo a finales del siglo XX e inicios del XXI.

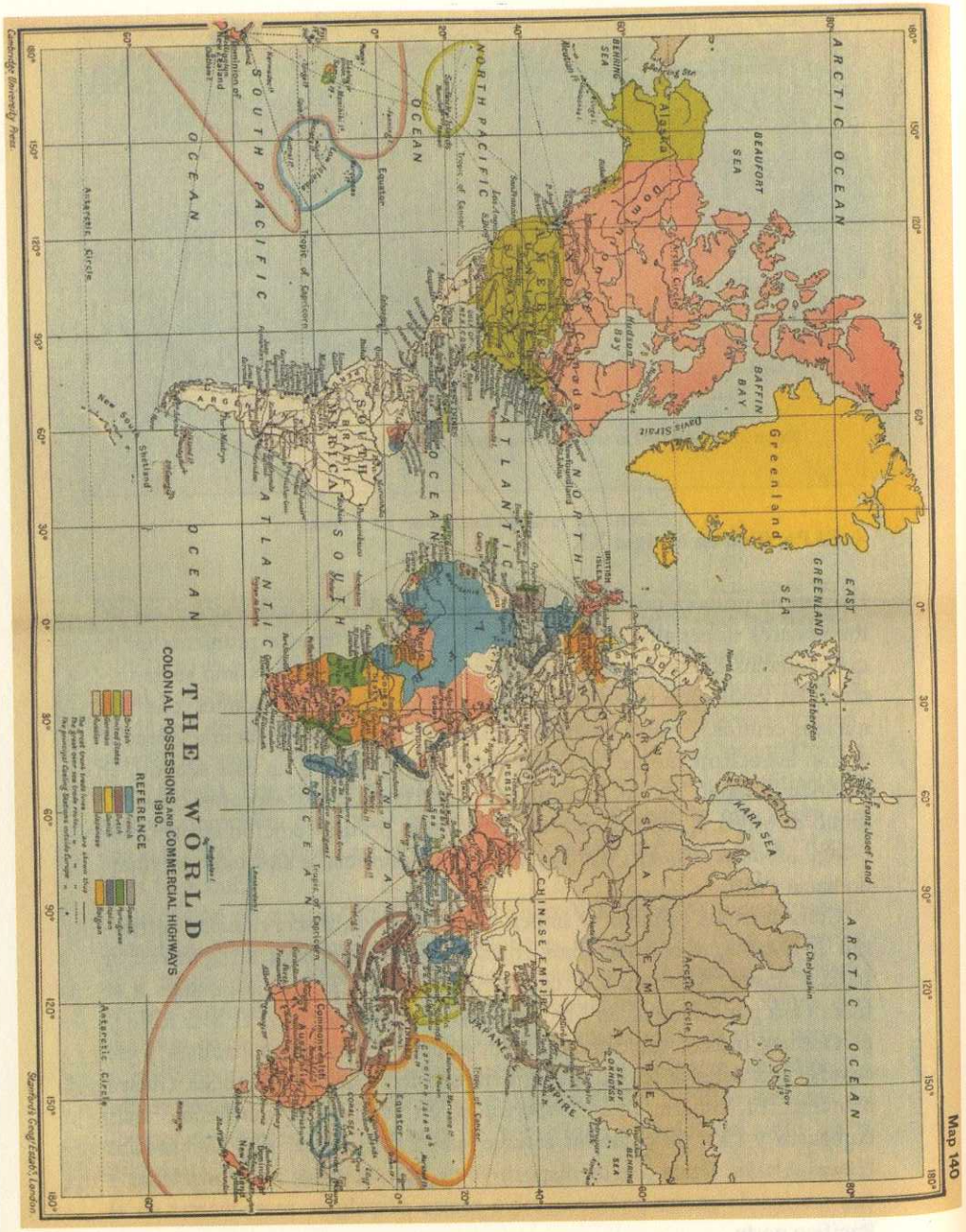


Mapa 8: Principales corrientes migratorias, 1815-1914 (esclavitud excluida).

4. El Pacífico en el siglo XX

Durante la primera mitad del siglo XX el Pacífico fue una encrucijada de los poderes imperialistas. El aspecto más general de este problema es lo que podemos llamar las articulaciones imperiales, es decir, cómo se garantizan las comunicaciones entre territorios dispersos y distantes con los núcleos centrales. Hasta mediados del siglo XX estas articulaciones dependieron estrechamente de las comunicaciones navales, y en este sentido, el Pacífico cumplió un rol fundamental. Ilustremos estos aspectos considerando el Mapa 9, reproducido del atlas de la primera edición de la *Cambridge Modern History* (Ward et al.), el cual presenta la situación del mundo hacia 1910.

Consideremos primero el Imperio Británico. La discontinuidad territorial es notable, si consideramos como núcleos principales a Inglaterra, la India, Canadá, Australia y la Unión Sudafricana. La ruta de Londres a la India pasa por Gibraltar, el Mediterráneo, el Canal de Suez, el Mar Rojo y el Océano Índico, un camino largo, lleno de puntos vulnerables y de costosísima defensa, como quedó demostrado durante la Segunda Guerra Mundial. El Imperio (norte)Americano, en cambio, es muchísimo más compacto y fácil de controlar a través del Caribe-Canal de Panamá-Islas Hawai-Alaska. Basta con un dispositivo de bases navales interconectadas y una marina de guerra poderosa, cuyo centro neurálgico se encuentra en el Pacífico norte.



Mapa 9: El mundo hacia 1910 según la *Cambridge Modern History*.

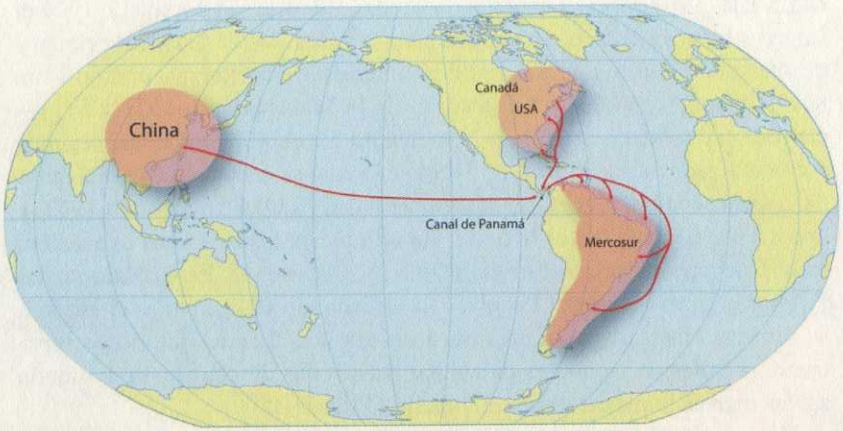
Consideremos ahora el caso del imperialismo fallido del Japón. Hacia fines del siglo XIX el avance industrial y militar del Japón resultaba impresionante: guerra con China (1894-1895) y ocupación de Taiwan; guerra con Rusia (1904-1905) y anexión de Corea (1910). En la década de 1920 el Imperio Japonés alcanzó su apogeo pero la necesidad de materias primas y de mercados, junto con una política militarista autoritaria, condujo a un nuevo choque con China. La invasión de la Manchuria en 1931 y la proclamación del estado-satélite de Manchukuo fue el preludio de una segunda y cruenta guerra con China (1937-1945), la cual se encadenó con la Segunda Guerra Mundial y el enfrentamiento con los Estados Unidos. En 1942, y apenas por un instante, el Imperio Japonés alcanzó su máxima expansión, con la ocupación del noreste de China, el Sudeste Asiático, Malasia, las Filipinas, y otras islas del Pacífico. La derrota, en 1945, retrajo el Japón a su territorio insular tradicional, mientras que los aliados victoriosos repatriaron a miles de japoneses de las antiguas zonas de ocupación, borrando así las marcas humanas de aquel imperio fallido.

Hacia mediados del siglo XX la configuración geopolítica del Pacífico giraba en torno a dos ejes: la presencia dominante de los Estados Unidos, envuelto ahora en la Guerra Fría con la Unión Soviética y la China comunista, y la naciente descolonización. Ésta última se alimentará sobre todo del colapso del Imperio Británico y el Imperio Holandés y conducirá a una reconfiguración política importante, con grandes (Indonesia, Filipinas) y pequeños (Singapore, Malasia, Fidji, etc.) estados insulares independientes.

El desarrollo económico espectacular del Japón entre 1950 y 1990 constituye un primer elemento innovador en la segunda mitad del siglo XX, seguido por la performance también espectacular de los llamados "Cuatro tigres asiáticos": Corea del Sur, Taiwan, Hong-Kong y Singapore. La tecnología, las exportaciones y el capital multinacional reemplazaron a los desvaríos imperialistas de la primera mitad del siglo XX. El segundo elemento crucial, en esta reconfiguración geopolítica, es obviamente, el surgimiento de China en la última década del siglo XX y la primera del siglo XXI. Para resumirlo, nada mejor que el encabezamiento del film documental *China Rises* producido para la televisión por la CBC: "Go into the heart of a country that's experiencing the most remarkable transformation in the history of the planet as the oldest civilization on earth becomes the world's dominant superpower."

La ruptura definitiva del aislamiento chino, o más bien, de su vocación inmensamente continental, ajena a los mares, es un nuevo dato en las configuraciones geopolíticas de inicios del siglo XXI. Afecta en forma deci-

siva, como se ilustra parcialmente en el Mapa 10, al espacio del Pacífico, y conecta, con una intensidad inédita, las Américas y el Asia oriental.



Mapa 10: China y las Américas a inicios del siglo XXI: conexiones comerciales y financieras.

Bibliografía

Mahan, Alfred Thayer. *The Interest of America in Sea Power: Present and Future*. Boston: Little, Brown & Co, 1897.

Ward, Adolphus William, et al., eds. *The Cambridge Modern History Atlas*. Cambridge: Cambridge University Press, 1912.

Woodward, Ralph Lee. *Robinson Crusoe's island; a history of the Juan Fernández Island*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1969.

Marianne Braig y Barbara Göbel (Berlín)

Entrelazamientos transpacíficos desiguales: las relaciones económicas entre América Latina y China

Dinámicas y estructuras asimétricas de la globalización

La mirada de América Latina hacia China estuvo marcada por mucho tiempo por el imaginario de una gran lejanía geográfica y cultural, un profundo desconocimiento mutuo y poca experiencia de cooperación política e intercambio económico concreto. Esta situación se ha modificado profundamente en la última década. China está hoy presente en la cotidianidad de los latinoamericanos a través de sus productos, de las crecientes minorías chinas en las ciudades y su posicionamiento en el contexto global como una nueva potencia económica y política. El interés mutuo, tal vez menos el entendimiento mutuo, ha aumentado notablemente en los últimos años. Quizás nunca antes en la historia, China y América Latina han estado tan cerca como lo están ahora.

Un punto de inflexión en las relaciones transpacíficas fue la entrada de la República Popular de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001, ya que esto consolidó su participación activa en la economía globalizada. China –con un régimen político autoritario y un rol dominante de empresas públicas– se convirtió en uno de los casos más exitosos de las economías liberales a nivel mundial, con una demanda interna creciente y un sostenido crecimiento anual del producto interno bruto (PIB): en promedio, encima del 8 % (ver CEPAL, *La República* 6). Desde ese momento, China comenzó a tener peso como nuevo eje de intercambio económico para América Latina. No solamente las importaciones desde China han aumentado de manera exponencial en los últimos años, sino también las exportaciones desde países latinoamericanos hacia China. Hoy el país asiático se ha convertido en uno de los socios comerciales centrales de la región. La comparación del "ranking" de China como país destino de exportaciones o país origen de importaciones entre los años 2000 y 2009 en la Tabla 1 visibiliza este cambio. En casi todos los países latinoamericanos ha aumentado la importancia comercial de China. Así, por ejemplo, China se convirtió en 2009 en el primer destino de las exportaciones de Brasil y

„Potsdamer inter- und transkulturelle Texte“ (POINTE),
Band 4

Mit freundlicher Unterstützung von:

Universität Potsdam

POINTS Potsdam International Network for TransArea Studies

Ottmar Ette, Werner Mackenbach,
Horst Nitschack (eds.)

TransPacífico

Conexiones y convivencias en AsiAméricas.

Un simposio transareal

edition tranvía · Verlag Walter Frey
Berlin 2013

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Copyright:
edition tranvía – Verlag Walter Frey

Umschlaggestaltung: Tobias Kraft
Druck: Rosch-Buch, Scheßlitz
ISBN 978-3-938944-71-4
Berlin 2013

edition tranvía · Postfach 150455 · 10666 Berlin
E-mail: Tranvia@t-online.de · Internet: www.tranvia.de

Impreso en papel resistente al envejecimiento y libre de substancia ácida.

Índice

Introducción 7

ESPACIOS Y MOVIMIENTOS TRANSOCEÁNICOS

Werner Mackenbach (Potsdam / San José)
Entre gestos heroicos y travesías fatales. Entrecruzamientos literarios transoceánicos – a quinientos años de la pasada de Vasco Núñez de Balboa 11

RELACIONES Y MIRADAS TRANSPACÍFICAS

Héctor Pérez Brignoli (San José)
Las relaciones transpacíficas en el contexto americano. Una perspectiva en la larga duración 37

Marianne Braig y Barbara Göbel (Berlín)
Entrelazamientos transpacíficos desiguales: las relaciones económicas entre América Latina y China 53

Horst Nitschack (Santiago de Chile)
Miradas sobre el Pacífico. José Vasconcelos: *La raza cósmica* y José Carlos Mariátegui: *Siete ensayos* 65

REPRESENTACIONES LITERARIAS TRANSPACÍFICAS

Luis Pulido Ritter (Berlín)
Representación de los chinos en la literatura y la cultura en Panamá 79

Cristian Montes Capó (Santiago de Chile)
Pablo Neruda y la Isla de Pascua: una experiencia inabarcable 103

Miradas transoceánicas desde Europa

Fernando Vela González (Madrid / Potsdam)
El espacio simbólico de *La vuelta al mundo en la Numancia* 113

Vicente Bernaschina Schürmann (Santiago de Chile / Potsdam)
De Catay a China, del Nuevo Mundo y del gobierno para *un mundo uno:* la *Historia del Gran Reino de la China* de Juan González de Mendoza 125

Gesine Müller (Potsdam)
Victor Hugo y Pierre Loti: los océanos como paradigmas culturales 159

Continentes, océanos, archipiélagos

Bernal Herrera (San José)
Entre Atlántico y Pacífico: historias y espejos americanos 179

Juan José Marín Hernández / Ronny José Viales Hurtado (San José)
Entre dos océanos. La transición hacia el giro transareal en las ciencias sociales. Una visión desde Centroamérica 191

Ottmar Ette (Potsdam)
TransPacífico: continentes invisibles y archipiélagos de la visibilidad en las literaturas entre Asia y América 221

Acerca de las autoras y los autores 249

Introducción

Los cuatro puntos cardinales son tres: el sur y el norte.
Vicente Huidobro, Altazor o el viaje en paracaídas

Nuestro imaginario se mueve aún en el mapamundi como si fuera un área plana, a lo mejor un área curvada, como los panoramas en la segunda parte de siglo XIX, en los cuales se presentaron los paisajes más exóticos y los eventos históricos más sensacionales que pudieran animar nuestras fantasías. Nuestro "mundo-isla" y el "mundo-islas" continúan siendo llanos. Aún nos cuesta imaginar que el camino más corto de la costa pacífica de América del Sur a las Islas Polinesias no pasa por el océano abierto, sino por un continente que todavía no encontró un lugar en nuestro imaginario –a pesar de que sabemos que existe en una parte del mundo–. Este camino pasa por la Antártida, un continente más grande que Europa o Australia y que figura en el globo como espacio blanco. Verdad es que se trata de un camino que recién se nos ha abierto por los medios técnicos más avanzados: solamente los aviones a reacción pueden tomar este camino que ni por tierra y ni por mar es viable. Entrar en lo transareal y crear nuevos mapeos, obviamente tiene que ver también con los medios técnicos que siempre son una función del poder económico, financiero y de la decisión política. La historia del Canal de Panamá, las condiciones técnicas, políticas y financieras de su construcción son un ejemplo de eso.

Nuestro imaginario es una instancia altamente conservadora que suele cambiar solamente a la fuerza, por choques, sufrimientos o por un trabajo cultural a largo plazo. Está emparentado con los sueños que surgen de épocas de nuestra vida que parecen no tener relación con la actualidad de nuestras vivencias y experiencias. Con los sueños comparte también otra cualidad: imaginarios irreconciliables no se excluyen. El paraíso y el infierno, la abundancia *(Fülle)* y la trampa *(Falle)* coexisten en el mismo lugar y en el mismo tiempo, sin la necesidad de que la imposibilidad lógica de su coexistencia nos obligue a renunciar a una de las dos posibilidades.

Los imaginarios ayudan a orientarnos en los mundos de transformación acelerada haciendo surgir y evocando para su apoyo imágenes arcaicas: las armas láser más sofisticadas están manejadas como espadas medievales en *La guerra de las galaxias*. O, cada vez de nuevo, nuestra fascinación por los