

# Panamá aparta a China del istmo ante las fuertes presiones de Estados Unidos

La rápida respuesta del gobierno panameño para minimizar las relaciones con Pekín no ha ablandado la dura postura de Trump sobre el Canal

° El fondo estadounidense BlackRock ha firmado la compra de la sociedad hongkonesa que explota los dos principales puertos de la vía interoceánica.

° El presidente Mulino ha sacado al país de la Ruta de la Seda y ha apartado a las empresas chinas de la construcción de un gran puente y del trazado de una línea férrea.

° Washington también tiene la vista en la concesionaria de la mayor mina de Panamá, que supone un 5% del PIB y cuyo principal accionista es chino.

## GABRIELA RODRÍGUEZ

La fijación de Donald Trump con el Canal de Panamá responde, de entrada, a una preocupación geopolítica normal de Washington. La creciente presencia del rival chino en un punto especialmente estratégico para la seguridad —económica y militar— de Estados Unidos hace innegociable para este país apartar a Pekín de las orillas del Canal. Las [suspicias](#) habían ido en aumento y el Pentágono lo venía [advirtiendo](#) los últimos años en sus comparecencias ante el Congreso; ahora Trump ha convertido esto en una prioridad.

Además de ser uno de los estrechamientos más importantes en las rutas marítimas del planeta, por el que pasa el 5% del comercio internacional, para Estados Unidos constituye una [conexión vital](#) entre sus costas atlántica y pacífica y con el resto del mundo: el 40% del tráfico de contenedores de Estados Unidos pasa por el canal; si además se tienen en cuenta todos los barcos que van a puertos estadounidenses o parten de ellos, esa cifra se eleva entonces al 72%.

El gobierno panameño, bajo la presidencia de José Raúl Mulino, en el cargo desde julio de 2024, se ha movido con celeridad: abrió una revisión de la concesión de los dos principales puertos del canal a una sociedad de Hong-Kong, ha anunciado la salida de Panamá de la Ruta de la Seda y ha cerrado la puerta de la intervención

china en la construcción de un nuevo puente sobre el canal, así como a la inversión de ese país en un proyecto de trazado ferroviario. Siguen otros intereses chinos en Panamá, pero las acciones ya tomadas debieran tranquilizar a Washington, si es que eliminar la amenaza de la influencia china en el istmo era el objetivo de la presión de Trump.

## Puertos

La principal inquietud expresada por Estados Unidos se refiere a la gestión de los dos mayores puertos del país, el de Cristóbal y el de Balboa, situados en la boca atlántica y en la pacífica, respectivamente, del Canal. Su gestión fue otorgada en 1997 a la compañía hongkonesa Hutchison, con una cesión de 25 años cuya renovación entró en vigor en 2022. Si durante todo este tiempo nadie vio esa adjudicación como un riesgo, el ascenso de China y su rivalidad con EEUU la ha convertido en algo observado con desconfianza desde Washington.

No es solo que, de acuerdo con la legislación interna de la potencia comunista, las empresas chinas deban seguir los intereses nacionales también en el exterior (los puertos de empresas chinas podrían verse obligados a acoger barcos de guerra chinos o impedir el traque de países rivales), sino que bastaría [cualquier disrupción](#) en las bocas del canal, camuflada como algo accidental, para impedir que la Armada estadounidense pudiera mover sus capacidades

entre un océano y otro, lo que sería catastrófico en una crisis.

En atención a la disconformidad expresada por la Administración Trump, el presidente Mulino anunció que abría una revisión de la concesión otorgada a Hutchison. Difícil era encontrar algún incumplimiento por parte de la concesionaria, por lo que una ruptura de contrato le habría resultado cara al gobierno panameño. La solución vino desde Estados Unidos, cuando el 4 de marzo el fondo de inversiones BlackRock, uno de los mayores del mundo, anunció que había llegado a un [acuerdo](#) con la empresa hongkonesa para adquirir los 43 puertos que opera fuera de China, en 23 países. Como parte de ese acuerdo, BlackRock pasará a tener el 90% de Panama Ports Company, de la que dependen los puertos de Cristóbal y Balboa.

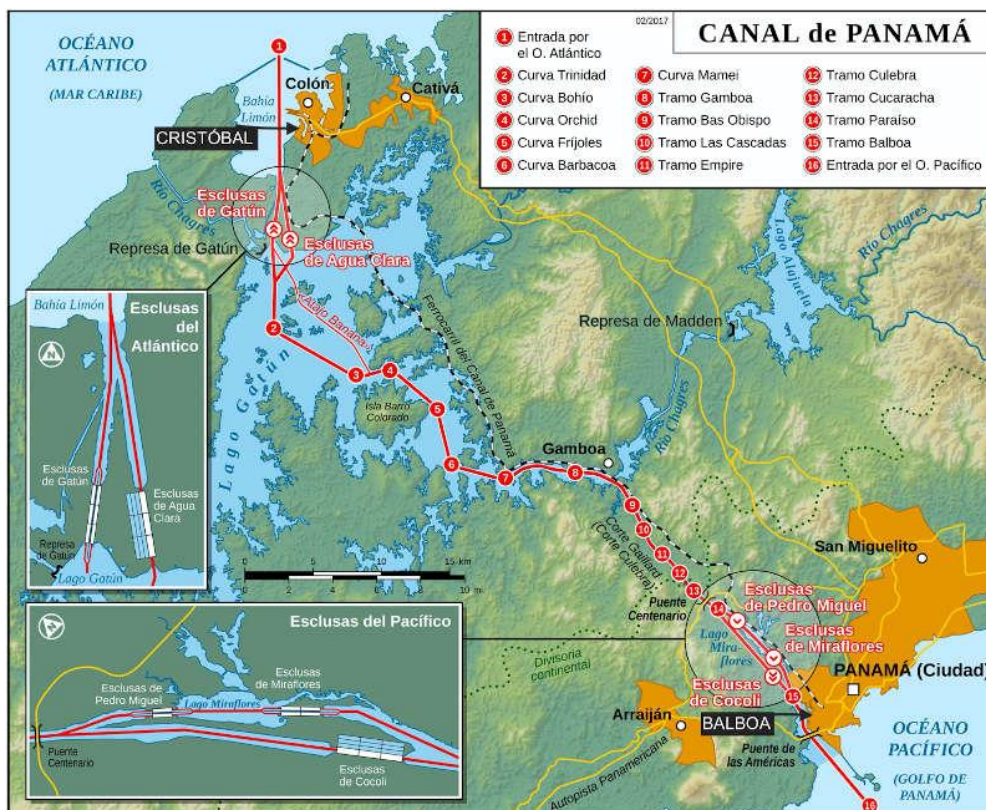
Un mes antes, coincidiendo con la visita a Panamá de Marco Rubio, en su primer viaje al exterior como nuevo secretario de Estado norteamericano, el gobierno panameño hizo saber que abandonaba su participación en la Ruta de la Seda, un programa de financiación de infraestructuras y conectividad. Panamá firmó su adhesión a la iniciativa china en 2017,

unos meses después de romper relaciones diplomáticas con Taipéi y establecerlas con Pekín. Fue el primer país latinoamericano en sumarse a la Ruta y ha sido también el primero en dejarla.

China ha expresado sus [quejas](#) por la operación que afecta a Hutchison y llamó al embajador panameño en Pekín para trasladar el malestar chino por las decisiones que está tomando el gobierno de Mulino. Este, al margen de los partidos tradicionales del país, ha dado un giro a las aproximaciones a Pekín realizadas por sus dos antecesores, Juan Carlos Varela y Laurentino Cortizo.

### Tren, puente y mina

Otra decisión en la misma dirección tomada por Panamá ha sido prescindir de cualquier participación china en la línea férrea que el gobierno quiere construir entre Ciudad de Panamá y la población de David, cerca de la frontera con Costa Rica, país al que cabría extender la vía. Mulino anunció la [contratación](#) de AECOM, una compañía “100% estadounidense”, como la definió, para supervisar la realización del proyecto, valorado



Mapa del Canal de Panamá [Autoridad del Canal]. Señalados, los puertos de Cristóbal y Balboa

en 4.000 millones de dólares. “Espero que ningún chino se asome por allí”, dijo.

Asimismo, el gobierno espera sustituir a dos importantes constructoras chinas, CHEC y CCCC, en el tendido de un nuevo puente sobre el canal de Panamá, en un proyecto de 1.400 millones de dólares cuya ejecución ha conocido ya varios retrasos. La nueva percepción hacia China podría también afectar a la localización de la nueva embajada de la República Popular, que había solicitado poder levantarla justo al lado del Canal.

Obras que China ya ha realizado en Panamá [incluyen](#) un puerto para cruceros y un centro de convenciones en el área Amador de la capital (que construyó, pero no gestiona). Dispone también de intereses en Isla Margarita, en la entrada atlántica al canal, y en la Zona Libre de Colón. Además, Huawei ha hecho del istmo panameño su ‘hub’ para Centroamérica.

Al margen de las instalaciones en la cercanía del Canal, los chinos también están presentes en la minería, con una participación sustancial en la mayor mina de cobre del país, una explotación a cielo abierto que venía aportando casi el 5% al PIB panameño. Acusaciones de falta de transparencia en la renovación del contrato llevaron a su anulación en 2023 por parte de la

Corte Suprema. La concesión la tiene la canadiense First Quantum Minerals, si bien la compra del 18,3% de esta por parte de la china Jiangxi Copper convierte a los chinos en los principales accionistas.

El presidente Mulino ha dado entender que quiere desbloquear la explotación de esa mina y no se descarta que propicie algún movimiento de inversores para que haya una reestructuración accionarial que responda mejor a la mayor sensibilidad de Washington. Si bien en principio la propiedad de la minera no pone en riesgo en modo alguno la seguridad del Canal para EEUU, hay quien interpreta que una empresa con una actividad de tanto peso en la economía panameña puede ejercer una gran influencia política.

Los pasos dados por las autoridades panameñas para reducir la presencia china no han evitado, sin embargo, que Trump insista en la devolución del canal. Aunque algunas voces consideran [equivocada](#), por tanto, una estrategia de concesiones que no ha servido para aplacar a Washington, cabe argumentar que para torcer cualquier tentativa sería por parte de Estados Unidos de recuperar la gestión de la vía interoceánica, en cualquier caso, primero había que proceder a quitar de en medio los intereses chinos. ●