

China está secretamente preocupada por la victoria de Trump en el comercio



Por Juan Pablo Cardenal

Apunten el siguiente diagnóstico a modo de advertencia: "Un riesgo para Panamá es cómo nuestro vínculo con China afecta nuestra relación con Estados Unidos. Geopolíticamente, debemos tener mucho cuidado, porque tenemos un tratado de neutralidad firmado con EE.UU. que no nos permite ni siquiera dar la impresión de que estamos jugando con la neutralidad del canal". Esta reflexión me fue confiada por un analista panameño en una de mis últimas visitas a Panamá. Corría el año 2018.

Un año que fue decisivo en la relación bilateral entre China y Panamá. Los dos países vivían la luna de miel que siguió al establecimiento de relaciones diplomáticas, luego de la ruptura de Panamá con Taiwán. Y, en ese contexto, el Ejecutivo del entonces presidente Varela y el gobierno de Pekín firmaron multitud de acuerdos además de anunciar un puñado de inversiones e infraestructuras estratégicas, algunas faraónicas como el tren Panamá-David que requería un desembolso de 4.000 millones de dólares.

También iniciaron conversaciones para firmar un tratado de libre comercio y un consorcio chino ganó, en medio de un proceso que levantó sospechas, la licitación para construir la mayor infraestructura prevista: el cuarto puente sobre el canal. Subido a la ola de las promesas de futuro chinas, Panamá se prestó también a adherirse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. El primer país latinoamericano en hacerlo. Parecía que Panamá corría el riesgo de convertirse en una franquicia de China.

De aquellos polvos, como bien vaticinó el citado analista hace seis años, estos lodos. Trump ha iniciado su segundo mandato nada menos que advirtiéndole que EE.UU. debe recuperar el control del canal de Panamá por haber «caído en manos equivocadas», en alusión a China. Jimmy Carter y el entonces jefe de gobierno panameño, Omar Torrijos, firmaron en los años 70 un tratado que devolvería a Panamá la soberanía del canal en 1999. Este tratado garantiza la neutralidad del canal y el libre tránsito, reservándose Washington en caso contrario la opción de intervenir militarmente.

El mandatario estadounidense alude a que «se ha violado totalmente el espíritu del tratado», un argumento que desde su perspectiva podría tener quizá su lógica, pero que de algún modo queda desfigurado al vincularlo con las «tarifas exorbitantes» que –asegura– pagan las embarcaciones estadounidenses al transitar por la vía navegable. En verdad, hay quien podría tener la tentación de pensar que la advertencia de Trump de que «China está operando el canal» es una coar-



tada para exigir mejores tarifas a los barcos estadounidenses, que son los primeros usuarios del canal.

Pero ¿es realmente cierto que el régimen comunista controla la principal infraestructura marítima del planeta? Como explicó el presidente Mulino, China «no participa de la gestión» ni tiene «control directo ni indirecto del canal». Por tanto, conviene diferenciar lo que es la gestión y control del canal, a cargo de la Autoridad del Canal de Panamá que oficialmente y en teoría es un organismo autónomo del gobierno paname-

ño, de lo que es la creciente influencia de China en el país centroamericano.

La influencia es real. Se inició en 2017, ha llevado a 40 empresas chinas al país (la mitad de ellas ubicadas en la Zona Libre de Colón) e incluye una ambiciosa –y exitosa– estrategia de poder blando para acercarse a los medios de comunicación, el mundo académico y el ámbito empresarial, además de un programa de captación de las élites locales. Sin embargo, ello no ha impedido a Panamá ser el mayor aliado de Estados Unidos en Centroamérica.

Para defender la idea de que el canal «ya no es neutral» se argumenta que dos de sus cinco puertos, situados estratégicamente en cada extremo del canal, son chinos. Ello daría a CK Hutchison Holdings, según algunos analistas, la posibilidad de acceder a información estratégica –y valiosa en caso de guerra– sobre los buques que transitan por el canal. Esto no puede desvincularse de la obligación que tienen las empresas chinas, de acuerdo con su ley de seguridad nacional, de colaborar en los esfuerzos de inteligencia del país asiático.

Ahora bien, Hutchison es una empresa de Hong Kong que ganó la licitación para gestionar ambos muelles en 1997. Ese fue el año de la retrocesión de la soberanía de la antigua colonia británica a China, es decir, en ese momento y durante la siguiente década y media, no había dudas sobre la independencia de las empresas hongkonesas con respecto a Pekín. Hoy Hong Kong, aplastado por la bota del régimen comunista, es una provincia china más. La duda es si este conglomerado privado, que cotiza en bolsa y es propiedad de uno de los magnates más ricos de Asia, tiene hoy la autonomía de antaño.

En favor de Panamá debería jugar, en cualquier caso, que el expresidente Cortizo, en el cargo hasta hace unos meses, enfrió durante su mandato la mayoría de los proyectos apalabrados con China por su predecesor. Paralizó las conversaciones para un TLC y frenó gran parte de las grandes infraestructuras. Si el actual presidente Mulino insiste en su idea de resucitar algunos de estos proyectos, Trump podría usar el acercamiento a China para azuzar la crisis. Paradójicamente, un escenario que podría echar a un aliado incondicional en brazos de China.