

La “cuestión” de Panamá



GD (R) Jesús Argumosa Pila
European Institute of Internacional Studies

La “cuestión” de Panamá

El pasado domingo, 2 de febrero, el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, amenazó con el Canal de Panamá, advirtiendo de que “algo muy poderoso va a pasar” si el país no termina con la influencia de China. Después de la visita a Panamá del nuevo secretario de Estado estadounidense, Marco Rubio, en la misma fecha, el presidente de Panamá, José Raúl Mulino, ha reiterado que la soberanía de Panamá sobre el canal no está en debate.

Si embargo, y por presiones de Estados Unidos, Panamá no renovará el memorando de entendimiento con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, en sus siglas en inglés), firmada con China en 2017. Es una iniciativa de préstamos para promover y financiar proyectos de infraestructura y desarrollo a la que se unió Panamá tras dejar de reconocer diplomáticamente a Taiwán. Panamá fue la primera nación hispanoamericana en unirse a dicha Iniciativa china.

En 1977, el presidente estadounidense Jimmy Carter y el dirigente de Panamá general Omar Torrijos firmaron en la sede de la Organización de Estados Americanos (OEA) los Tratados Torrijos-Carter, con la autorización de los más de dos tercios del Senado necesarios para su ratificación, que sellaban la entrega del Canal a Panamá y ponían fin a la presencia militar de EE.UU. el 31 de diciembre de 1999. Ambos tratados garantizaban la neutralidad permanente del canal de Panamá.

Hay que recordar que no solo fue el hecho de que Carter fue quién firmó los tratados del Canal sino también que los presidentes de ambos partidos - Ronald Reagan, George H.W. Bush y Bill Clinton - se sintieron obligados por los términos de los tratados, que sólo se implementaron cuando Estados Unidos transfirió por completo las operaciones del Canal de Panamá a Panamá, el 31 de diciembre de 1999, como se ha dicho anteriormente.

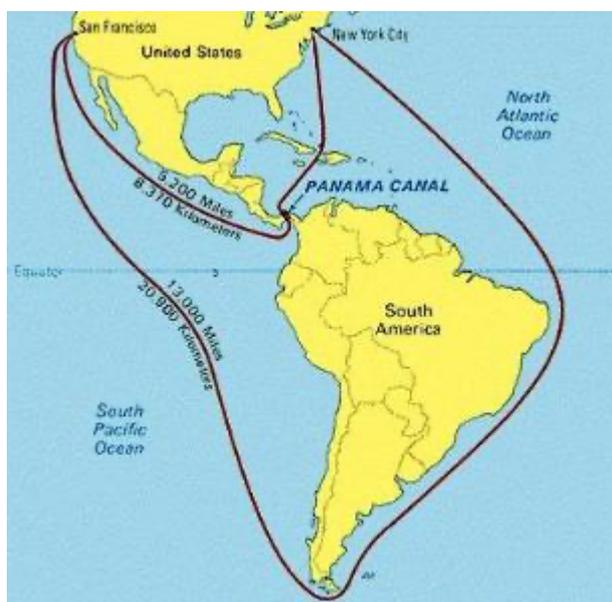
Es cierto que más de dos tercios de los barcos que transitan por el canal vienen o van a puertos estadounidenses, de acuerdo con la Administración de Comercio Internacional de Estados Unidos. Por el canal pasa aproximadamente el 3% del comercio marítimo mundial y lo atraviesan en tránsito unos 14.000 buques cada año.

Los cinco principales puertos de Panamá están en las áreas adyacentes del canal interoceánico, tres en el Atlántico: Puerto Manzanillo, es el que tiene mayor movimiento de contenedores, es operado por la empresa estadounidense SSA Marine; Puerto de Colón, operado por una empresa taiwanesa Grupo Evergreen; y Puerto de Cristóbal, operado por la empresa Hutchinson Holdings de Hong Kong. Los dos del Pacífico son Puerto de Balboa, operado por Hutchinson Holdings de Hong Kong y el Puerto Rodman operado por la empresa panameña PSA Panamá International Terminal. Aparte de estas dos empresas chinas que gestionan el Canal, hay cerca de 50 empresas que están registradas en la Cámara de Comercio China en Panamá.

Existen tres principales razones para que Trump quiera, de alguna manera, controlar el Canal de Panamá. En primer lugar, garantizar la neutralidad del canal por medio de una defensa efectiva; en segundo lugar, reducir el protagonismo de China en el escenario del Canal; por último, impedir que existan adversarios que puedan recoger datos, información e inteligencia de todos los barcos que atraviesan el canal, incluidos los estadounidenses.

La conexión china en el Canal de Panamá puede violar un tratado destinado a garantizar su neutralidad. La influencia y el control chino sobre el canal puede amenazar esta vía navegable. Hay que tener en cuenta que, en virtud del Tratado de Neutralidad panameño-estadounidense, Estados Unidos retuvo el derecho permanente de defender el canal de cualquier amenaza que pudiera interferir en su continuo servicio neutral a los buques de todas las naciones.

En particular, la empresa con sede en Hong Kong, CK Hutchison Holdings, que gestiona dos puertos en las entradas del canal como se ha indicado, puede representar una antena de información e inteligencia muy valiosa para China controlando todos los buques que transitan por el Canal, especialmente los buques de guerra estadounidenses, lo que afecta, sin duda, a la seguridad nacional de Estados Unidos.



Es cierto que el Canal de Panamá constituye una arteria militar crítica en caso de que las operaciones chinas en torno al Canal puedan llegar a convertirse en capacidades suficientes para controlarlo, especialmente si se desencadena un conflicto entre ambas superpotencias, o incluso, en ausencia de una conflagración militar.

En concreto, en un escenario de invasión china de Taiwán o de una guerra en el Indo-Pacífico, el acceso, influencia y conocimiento técnico de China podrían utilizarse para cerrar el canal por medio de hundimiento de un barco, sabotaje físico o cibernético y así impedir o retrasar despliegues de capacidades militares estadounidenses que podrían decidir el éxito o el fracaso de cualquier conflicto con China.

Louis Sola, presidente de la Comisión Marítima Federal de EEUU, ha mencionado recientemente los contratos sin licitación de China para operar los dos puertos de Puerto San Cristóbal y Puerto de Balboa, citados más arriba. “Después de no pagar en 20 años, renovaron el contrato y pagan 7 millones de dólares al año por ambos puertos. Estos activos valen, en realidad, entre 5.000 y 7.000 millones, por lo que la gente de Panamá no está recibiendo nada por estos dos puertos que operan allí”.

En cuanto al tema de las tarifas de los peajes, es preciso tener presente que los dos siguientes clientes más grandes de la autoridad del canal después de Estados Unidos son China y Japón, no tienen ninguna queja. A mayor abundamiento, durante gran parte de 2023 y el primer semestre de 2024, la sequía bajó los niveles de los embalses reduciendo drásticamente el número de buques permitidos y, en consecuencia, el volumen de mercancías. La mayor parte de los estudios coinciden en que la causa más importante se deriva del fenómeno meteorológico denominado El Niño.

Sin duda, la sequía aumenta los costes de peaje, genera un sobrecosto en los fletes y mayores tiempos de entrega e incrementa el precio de las mercancías. Incluso las navieras que se han visto impulsadas a buscar rutas alternativas han tenido que modificar su operación logística y ello también corresponde a un costo adicional.

Después de sus amenazas y tácticas negociadoras, junto con la visita de Marco Rubio a Panamá, Trump ha conseguido tres importantes objetivos: a) recordar y declarar con rotundidad que la seguridad y la defensa del Canal es responsabilidad de Estados Unidos por intereses de seguridad nacional; b) lograr que Panamá no renueve su acuerdo con la BRI; y c) poner en el candelero las actividades de información y de inteligencia que llevan a cabo las empresas chinas ubicadas en territorio panameño.

Por parte de Panamá, su presidente Jose Raúl Mulino, ha ofrecido a Estados Unidos que el territorio panameño pueda servir de “puente” para las deportaciones de migrantes de otros países al mismo tiempo que ha invitado a las autoridades de EEUU a promocionar la inversión en el país centroamericano.

En definitiva, teniendo en cuenta que las tensiones en torno al Canal de Panamá se producen en unos momentos en que algunas potencias exploran alternativas para el comercio interoceánico - China ha propuesto proyectos para la construcción de un canal por Nicaragua entre ambos océanos -, parece lógico que Estados Unidos se asegure de la defensa del Canal. Lo que no es razonable es el método utilizado de diplomacia agresiva. Aparte de crear un clima de desconfianza grave entre los aliados.

*GD (R) Jesús Argumosa Pila
European Institute of International Studies*