



Ana Swanson/The New York Times

Fue un mensaje navideño que nadie se imaginó.

El 25 de diciembre, el presidente electo Donald Trump acudió a Truth Social, su plataforma en las redes sociales, para desear una "Feliz Navidad a todos, incluidos los maravillosos soldados de China, quienes están operando amorosa, pero ilegalmente, el Canal de Panamá".

La afirmación de Trump es falsa. El Canal de Panamá es operado por una agencia del gobierno panameño, no por soldados chinos. En una conferencia de prensa, el presidente de Panamá, José Raúl Mulino, rebatió las declaraciones de Trump, afirmando que "no hay chinos en el canal" más allá de los que se encontraban en los barcos en tránsito o en el centro de visitantes.

"No hay absolutamente ninguna injerencia ni participación china en nada de lo que tiene que ver con el canal de Panamá", dijo Mulino.

Aunque la afirmación de Trump era inexacta, la creciente influencia de las empresas y el gobierno chinos sobre el transporte marítimo y los puertos mundiales, incluido el Canal de Panamá, se ha convertido en motivo de preocupación para las autoridades estadounidenses.

Grandes inversiones chinas

El gobierno chino ha realizado grandes inversiones en la construcción de puertos en todo el mundo. Y como China es el mayor exportador del mundo, las empresas privadas chinas desempeñan un papel importante en el transporte marítimo y las operaciones portuarias, lo que les confiere una influencia significativa sobre el movimiento de mercancías mundiales y posiciones estratégicas desde las que vigilar las actividades de otros países.

Brian Hughes, portavoz del equipo de transición Trump-Vance, dijo en un comunicado que "el control chino del Canal de Panamá implica absolutamente una amenaza para la seguridad nacional de Estados Unidos".

Señaló el testimonio ante el Congreso del año pasado de la general Laura J. Richardson, jefa del Comando Sur de Estados Unidos, de que las inversiones chinas en infraestructuras sirven como "puntos de futuro acceso multidominio" para el ejército chino.

Estados Unidos construyó el Canal de Panamá a principios del siglo XX, pero lo devolvió al gobierno panameño en 1999, en virtud de un acuerdo alcanzado por el presidente Jimmy Carter. Esa decisión ha sido durante mucho tiempo motivo de consternación para algunos republicanos, incluido su sucesor, el presidente Ronald Reagan.

Gran parte de la preocupación de los funcionarios estadounidenses en épocas más recientes se centra en dos puertos marítimos situados a ambos extremos del Canal de Panamá, canal por el que discus-



EE.UU. en alerta

Creciente influencia de China sobre los puertos mundiales causa preocupación en Washington

El gobierno chino ha realizado grandes inversiones en la construcción de puertos en todo el mundo. Y como China es el mayor exportador del mundo, sus empresas privadas desempeñan un papel importante en el transporte marítimo y las operaciones portuarias.

...re el 40 por ciento del tráfico de contenedores estadounidense. Esos puertos han sido operados durante décadas por Hutchison Ports PPC, una división de CK Hutchison Holdings, empresa con sede en Hong Kong.

CK Hutchison es un conglomerado que cotiza en bolsa y cuyo mayor propietario es una familia de multimillonarios de Hong Kong, no el gobierno chino. Pero Pekín ha extendido sus leyes de seguridad nacional a Hong Kong, y el gobierno chino se ha mostrado recientemente dispuesto a utilizar las cadenas de suministro como armas (algo que Pekín también acusa de hacer a Estados Unidos).

Esto hace que a los funcionarios estadounidenses de ambos partidos les preocupe cada vez más que el gobierno chino pueda ejercer influencia sobre las empresas privadas para interrumpir los envíos comerciales y militares en tiempos de guerra.

Preocupación

En una audiencia celebrada en mayo en el Congreso, el representante por Illinois, Raja Krishnamoorthi, miembro demócrata de mayor rango del Comité Selecto sobre China de la Cámara de Representantes, preguntó a un experto que estaba testificando ante el Congreso si el gobierno chino podría ejercer control so-

bre los puertos panameños para retrasar los envíos estadounidenses, por ejemplo, en caso de un conflicto sobre Taiwán.

"Comparto tu preocupación", le dijo Daniel Runde, vicepresidente sénior del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales, un laboratorio de ideas en Washington. Runde dijo que el gobierno de Panamá controla todo el canal, pero que, en un mundo ideal, las empresas controladas por Hong Kong no gestionarían los puertos cercanos a esas instalaciones.

La presencia de empresas chinas cerca del puerto de Panamá no es única. CK Hutchison es una de las mayores empresas portuarias del mundo, con 53 puertos en 24 países, entre ellos Países Bajos, Reino Unido, Hong Kong y Australia.

Michael R. Wessel, quien fue miembro de la Comisión de Revisión Económica y de Seguridad Estados Unidos-China, organismo gubernamental que examinó el tema de la seguridad portuaria, dijo que la influencia sobre los puertos era importante por diversas razones, entre ellas la influencia política y económica, y el potencial de vigilancia.

El 90 por ciento de la carga militar estadounidense viaja en buques comerciales, dijo, lo que da a los operadores portuarios una idea de cuándo el gobierno intensifica sus operaciones en determinados lugares. La propiedad de los puertos también puede proporcionar pistas sobre la forma en que el gobierno estadounidense examina la carga en busca de riesgos para la seguridad, lo que podría facilitar la evasión de estos esfuerzos, dijo Wessel.

"Ser operador de un puerto o de una terminal te da la posibilidad de acceder o tener conocimiento de lo que busca el gobierno estadounidense, qué contenedores podrían ser objeto de una evaluación adicional", dijo.