



El Presidente de Panamá Sigue Negando su Lawfare Económico Mientras China Toma Represalias

Por: [Miguel Santos García](#)

Globalización, 20 de abril 2026

Región: [América Latina, Caribe, China](#)

Tema: [Economía, Justicia](#)

Tras una serie de [acciones de represalia](#) chinas calibradas, incluyendo el endurecimiento de las inspecciones marítimas, la congelación de proyectos de infraestructura, arbitraje internacional y la interrupción de las exportaciones agrícolas, la economía panameña comenzó a sentir un verdadero dolor por su decisión de abandonar la Iniciativa de la Franja y la Ruta y apoderarse de las concesiones portuarias operadas por Hong Kong mediante la ley legal. Ante pérdidas crecientes que costaron al país millones de dólares diarios en tasas de transporte y ingresos por registro de banderas, el presidente Mulino [abandonó](#) repentinamente su postura confrontacional e intentó minimizar el tono del conflicto a principios de abril.

Por Qué el Presidente de Panamá Suavizó de Repente su Tono Hacia China

A principios de abril, la creciente presión económica parecía estar provocando un cambio de tono respecto a la Ciudad de Panamá. El 9 de abril de 2026, el presidente **José Raúl Mulino** [intentó](#) moderar la confrontación, adoptando una postura notablemente más conciliadora. Mientras que su ministro de Asuntos Exteriores había acusado a China de [tomar represalias](#) contra Panamá intensificando las inspecciones de buques panameños, Mulino intentó públicamente desvincular lo técnico de lo político.

El presidente Mulino fue citado diciendo:

“No estamos interesados en tener un problema con China. Espero que esta situación se calme y que volvamos a la normalidad tanto en la relación política como en la comprensión de que este es un problema que se resolverá.”

Cuando se le preguntó sobre buques con bandera panameña retenidos en puertos chinos, Mulino dijo que tales inspecciones no eran inusuales en el transporte marítimo global, afirmando que “*no tienen nada que ver con represalias políticas*”, describiendo el asunto como un “*problema técnico*”, mientras señalaba que la carga y los buques inspeccionados no pertenecen a Panamá en sí, sino que simplemente ondean la bandera panameña. Sus comentarios no mencionan ninguna reversión sustantiva de política sobre el tema de las concesiones portuarias, ya que solo pretendía bajar la presión y mantener la imagen de que Panamá no aplicó la lawfare económico por presión de Estados Unidos, pero China parece no creerlo.

La Presión de Washington a Través de Panamá y la Represalia Medida de Pekín

A principios de 2025, Washington [intensificó](#) su campaña para frenar la influencia china en

América Latina, apuntando a Panamá como un nodo estratégico clave. Tras la creciente presión de Estados Unidos, que incluyó advertencias explícitas del secretario de Estado **Marco Rubio** y del presidente **Donald Trump**, Panamá anunció en febrero de 2025 que no renovarían su memorando de entendimiento bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta, convirtiéndose en la primera nación latinoamericana en abandonar el programa. Y la presión no terminó ahí, ya que menos de un año después, el Tribunal Supremo de Panamá, tras una revisión iniciada bajo el escrutinio estadounidense, declaró [inconstitucionales](#) los contratos de concesión de larga data bajo los cuales una empresa con sede en Hong Kong, la filial de CK Hutchison, Panama Ports Company (PPC), había operado las terminales de Balboa y Cristóbal en ambos extremos del Canal de Panamá durante casi tres décadas. En un movimiento coordinado de lawfare económico para prohibir a las entidades chinas cualquier papel significativo en esta vía fluvial estratégica, las autoridades panameñas confiscaron los puertos, confiscaron los bienes de la empresa, incluidos documentos privados y protegidos, y negaron al operador el acceso a sus propios archivos y sistemas informáticos. Pekín [respondió](#) condenando las acciones como “extremadamente absurdas” y advirtiendo que Panamá pagaría un “alto precio” si no corregía su error, mientras que CK Hutchison inició un procedimiento de arbitraje internacional, elevando posteriormente su reclamación a más de dos mil millones de dólares.

Lo que siguió en marzo y abril de 2026 constituyó una represalia económica calibrada y multinivel por parte de China, que demostró la capacidad de Pekín para imponer consecuencias a través de canales comerciales y regulatorios en lugar de confrontación directa. El gigante naviero chino COSCO suspendió sus operaciones en el puerto de Balboa, marcando lo que los observadores del sector identificaron como la primera medida de represalia concreta tras la toma forzosa de los activos portuarios vinculados a China por parte de Panamá. Las compañías navieras chinas nacionales comenzaron a desviar carga hacia puertos alternativos latinoamericanos, lo que costó a Panamá una estimación de 800.000 dólares diarios en tarifas de tránsito perdidas.

Desde principios de marzo, las autoridades aduaneras chinas intensificaron drásticamente los estándares de inspección agrícola para productos panameños, afectando directamente al comercio que representaba aproximadamente el 39 por ciento de las exportaciones de Panamá a China, con más del 70 por ciento de las exportaciones de frutas tropicales del país, como plátanos y piñas, sufriendo graves interrupciones. Simultáneamente, las autoridades chinas comenzaron [a someter](#) a las embarcaciones con bandera panameña a rigurosas inspecciones y detenciones en puertos chinos. Los datos del Memorando de Entendimiento de [Tokio mostraron](#) que, de los 124 buques detenidos en puertos chinos en marzo, el 92, o casi el 75 por ciento, ondeaban bandera panameña, un aumento dramático respecto a meses anteriores. Esta medida golpeó directamente al modelo económico de Panamá como el mayor registro de bandera de conveniencia del mundo, que genera ingresos anuales por tasas de registro de aproximadamente 650 millones de dólares procedentes de más de 8.600 buques registrados, con pérdidas diarias estimadas en 1,8 millones de dólares mientras las navieras se apresuraban a cambiar la bandera de sus buques.

Más allá de los sectores naviero y agrícola, Pekín también [suspendió](#) todos los nuevos proyectos de inversión en Panamá, incluido el cuarto puente sobre el Canal de Panamá, valorado en 1.400 millones de dólares, lo que congeló el desarrollo de infraestructuras a largo plazo del país. Además, las autoridades [chinas convocaron](#) a los gigantes navieros mundiales Maersk y Mediterranean Shipping Company, que habían asumido la gestión

temporal de ambos puertos, para conversaciones oficiales, lo que llevó a ambas compañías a cambiar su postura e instar a Panamá a reducir las tensiones, dada su profunda dependencia de los astilleros chinos para el 90 % de sus nuevos pedidos de buques. Después, a principios de abril de 2026, Panama Ports Company [inició un procedimiento de arbitraje separado contra](#) el gigante logístico danés Maersk, acusando a la compañía de conspirar con Panamá para socavar su contrato existente y allanar el camino para que un operador afiliado a Maersk se hiciera cargo de la terminal Balboa en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá. Desde después de la sentencia del Tribunal Supremo que declaró inconstitucional la concesión de larga data, se contrataron filiales de Maersk y la Mediterranean Shipping Company para asumir la gestión temporal de las dos terminales. La Panama Ports Company, que ya está presentando una reclamación [de arbitraje](#) separada contra Panamá por daños superiores a dos mil millones de dólares, declaró que el caso contra Maersk se escucharía en Londres, mientras que Maersk negó toda responsabilidad y prometió responder en el foro correspondiente.

*

Miguel Santos García es un escritor y analista político puertorriqueño que escribe principalmente sobre la geopolítica de los conflictos neocoloniales y las guerras híbridas en el contexto de la cuarta revolución industrial, la nueva guerra fría en curso y la transición hacia la multipolaridad. Visite su blog.

Es investigador asociado del Centro de Investigación sobre la Globalización (CRG).

La fuente original de este artículo es Globalización

Derechos de autor © [Miguel Santos García](#), Globalización, 2026

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Miguel Santos García](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca