

Manfredo, Fernando. **Los estudios sobre la ampliación del Canal de Panamá.** *En publicación: Revista Tareas no. 123.* CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos, Justo Arosemena, Panamá: Panamá. mayo-agosto. 2006. ISSN 0494-7061

Disponible en la World Wide Web:

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/04manfredo.pdf>

www.clacso.org

RED DE BIBLIOTECAS VIRTUALES DE CIENCIAS SOCIALES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE, DE LA RED DE CENTROS MIEMBROS DE CLACSO

<http://www.clacso.org.ar/biblioteca>

biblioteca@clacso.edu.ar

LOS ESTUDIOS SOBRE LA AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA*

Fernando Manfredo**

Los estudios para ampliar la capacidad del Canal de Panamá, agregándole un tercer juego de esclusas o construyendo un canal a nivel u otra tecnología para pasar la carga a través del Istmo, no son nuevos.

En 1929, el Congreso de Estados Unidos, autorizó una investigación para determinar la viabilidad y el costo aproximado de construir y mantener unas esclusas adicionales de un canal a nivel del mar, para atender las demandas previsibles del tránsito. La investigación estuvo a cargo del Secretario de Guerra y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos de América. El informe se presentó en el año de 1931.

En 1939, el Congreso autorizó la construcción de un tercer juego de esclusas, con dimensiones muy parecidas a las que contempla la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y por la misma ruta, sustentadas en proyecciones de tránsito. Los trabajos comenzaron pero el proyecto fue discontinuado, cuando ya habían terminado las excavaciones, por otras prioridades en el gasto, ya que se interpuso la segunda guerra mundial. No se volvieron a reanudar porque *las predicciones de tránsito probaron estar equivocadas*. Lo que gastaron se convirtió en una pérdida que tuvieron que asumir los contribuyentes estadounidenses.

En 1947, se hicieron nuevos estudios que concluyeron que el canal de esclusas *tenía suficiente capacidad para llenar las demandas del tránsito*, pero recomendaron un canal a nivel del mar, *por consideraciones de seguridad*. Nuevamente las predicciones de tránsito probaron estar *equivocadas*. El proyecto fue desechado. No había necesidad del proyecto y el costo era muy elevado.

En 1963, surgieron nuevamente las preocupaciones por la capacidad del Canal. Las predicciones de tránsito mostraban que el Canal se saturaría para el año 2000. Que el cambio en los diseños de los buques no les permitiría pasar por las esclusas. Calculaban que para ese año los tránsitos anuales serían alrededor de 26,000. El 18 de diciembre de 1964, el presidente Johnson hizo un anuncio público que decía: "Por 50 años, el Canal de Panamá, ha transportado buques de todas las naciones en un comercio pacífico entre los dos grandes océanos, en términos de igualdad, sin ganancias para nuestro país. El Canal ha atendido la causa de la paz y la libertad. Ha traído grandes contribuciones económicas para Panamá. Por el resto de sus vidas, el Canal continuará sirviendo al comercio, a la paz y al pueblo de Panamá. Pero su vida está limitada. El Canal se está envejeciendo. Con las limitaciones de sus esclusas y canales, será pronto inadecuado para las necesidades del comercio mundial. Ya más de 200 buques construidos o bajo construcción, son demasiado grandes para pasar por las esclusas totalmente cargados. De manera que yo pienso que ya es tiempo de pensar en construir, lo más pronto posible, un canal a nivel del mar".

En 1968 Panamá y Estados Unidos acordaron unos proyectos de tratado. Se trataba de tres proyectos, en uno de los cuales Panamá le concedía a Estados Unidos el derecho de construir un canal a nivel del mar conectando los océanos Atlántico y Pacífico. Los proyectos de tratado abortaron, pero Estados Unidos continuó convencido de que se necesitaba el Canal al nivel del mar

Yo deseo llamar la atención de ustedes al numeral 2 del artículo segundo del proyecto de tratado para construir un canal a nivel del mar.

"Estados Unidos proporcionará el financiamiento para las instalaciones del canal a nivel del mar; y después de consultar con Panamá, podrá ofrecer a otros Estados u Organizaciones Internacionales, Entidades Públicas y Privadas e individuos, la oportunidad de participar en el financiamiento."

Muestra del interés de Estados Unidos en el canal a nivel del mar es que el Congreso de Estados Unidos autorizó la suma de 17 millones de dólares, para el estudio de diferentes rutas: dos en Panamá, una en Colombia y una a través de Nicaragua y Costa Rica.

Estados Unidos nombró una Comisión de Estudio de un Canal Interoceánico Atlántico-Pacífico presidida por el secretario del Tesoro: Robert D. Anderson, quien había negociado los proyectos de 1968, y de la cual era miembro el profesor Milton Eisenhower.

En 1970 la Comisión rindió su informe el cual concluía que *las preocupaciones expresadas por el presidente Johnson no tenían fundamento* y que si en algún momento había que expandir el Canal, esa expansión debía tomar la forma de un canal a nivel del mar.

No obstante, Anderson seguía convencido de la necesidad de un Canal a nivel del mar o un tercer juego de esclusas y ejerció presión sobre el presidente Richard Nixon para que invitase a reanudar las negociaciones. Esto tuvo lugar en 1971 y, desde el principio, Anderson señaló como no negociable los derechos para construir un canal a nivel del mar o un tercer juego de esclusas. En la propuesta que nos entregaron volvió a aparecer el derecho para invitar a terceros a participar en el financiamiento del proyecto.

Para 1977 Estados Unidos se dio cuenta de que Anderson estaba equivocado en *sus* predicciones de tránsito y no insistieron en los derechos para construir un canal a nivel o un tercer juego de esclusa, especialmente después de que Panamá condicionó la aprobación al señalamiento de una fecha para el inicio y finalización de los trabajos.

Se conformaron con consignar en el Tratado que "la República de Panamá y los Estados Unidos de América reconocen que un canal a nivel del mar puede ser importante en el futuro, para la navegación internacional y en consecuencia, durante la vigencia de este Tratado, las partes se comprometen a estudiar conjuntamente la viabilidad de dicho canal.

La explicación que daban los negociadores estadounidenses para buscar financiamiento de otros países tenía lógica. ¿Por qué tenía Estados Unidos que soportar la carga (sic) financiera y el riesgo financiero de una infraestructura que le iba a servir al resto de los países del mundo? El comercio internacional incluía al Japón como segundo mayor usuario del Canal. El Canal le ofrecía una mayor competitividad a sus productos de exportación, incluyendo vehículos, y, por lo tanto, Japón debía aportar dineros para conservar la infraestructura.

En 1985, a insistencia de Panamá, se creó una Comisión para hacer los estudios, pero Estados Unidos la condicionó a que Japón pagase un tercio de los costos de los estudios.

Los estudios incluyeron una alternativa de esclusas de alto nivel de una o dos vías, con capacidad para buques de diseño de 150 mil toneladas (¿?). Una alternativa de un canal a nivel del mar, de una sola vía, con capacidad para buques de 250 mil. Otros estudios incluyeron las características de la operación y evaluación de la capacidad y estudios preliminares de ingeniería, proyecciones de tráfico, de mercadería, esquemas financieros, biológicos, ecológicos, análisis ambientales y el análisis de impacto sobre Panamá.

El horizonte de ese estudio, fue el año 2060, con un estudio intermedio al año 2020. La razón fue bien sencilla: nadie puede predecir qué va a pasar de aquí a 40 o 50 años. *Las conclusiones fueron que el Canal tenía suficiente capacidad para atender las demandas del tráfico hasta el año 2020.*

En esta oportunidad al igual que en todas las anteriores Estados Unidos asignó la responsabilidad de los estudios a una comisión independiente de la compañía del Canal. El papel de la compañía del Canal era proporcionar la información que le fuese solicitada.

Los nuevos estudios

Cuando Panamá recibió la responsabilidad exclusiva por la administración del Canal ya se habían iniciado estudios para la construcción de un tercer juego de esclusas. Las mayores diferencias estructurales entre estos estudios iniciados en 1996 y los anteriores las podemos resumir así:

1) Se le ha asignado en forma exclusiva los estudios a la Autoridad del Canal de Panamá.

2) Se ha estudiado una sola alternativa: el tercer juego de esclusas. Se ha descartado cualesquiera otras alternativas. Y ustedes oyen por allí, por ejemplo, al ingeniero Demóstenes Vergara Stanziola, quien plantea que la mejor alternativa es *un canal a nivel con ensenadas que se financiaría con el valor de las tierras que se rescatan del mar con el material de dragado*. Otras personas proponen sistemas terrestres multimodales. Planificar a base de una solución dada *viola los principios más elementales de planificación*.

3) Se ha descartado la posibilidad de que terceras partes compartan la carga y el riesgo financiero.

4) El horizonte de estudio es *el año 2025*. Sólo 9 años después de la terminación de los estudios, no obstante las declaraciones públicas, *uno de los funcionarios* mencionó el año 2044.

El costo de la obra

La Autoridad del Canal de Panamá siempre ha estado mencionando que "no tienen información todavía". Sin embargo, cuando el presidente electo, Martín Torrijos, fue a España dijo categóricamente, que costaba *2,500 millones de dólares*.

Posteriormente, el ingeniero Guillermo Quijano, miembro de la Junta directiva estimó el costo en "más de dos mil millones" (*Mundo Marino*, 12 de julio de 2004). El 13 de julio el ingeniero Rodolfo Sabonge calculó que las dos nuevas esclusas "costarán 2 mil 533 millones de dólares" Francisco Miguez, coordinador del Plan Maestro declaró recientemente que el costo de la obra se estima en 5 mil millones. APL-Drewry Shipping Consultants, empresa consultora por la ACP en un estudio para la empresa APL estimó el costo entre 5 y 13 mil millones, tomando en cuenta los imprevistos frecuentes en este tipo de trabajos.

En un ejercicio personal, utilizando los cálculos de 1993, los cambios en el diseño del proyecto y el trasladar los dólares de 1990 en el proyecto de 1993 a dólares del 2005 me llevan el costo a 7 mil millones de dólares.

Proyecciones del tránsito

Es una tarea muy arriesgada, como hemos visto. Cambios en los patrones de comercio, agotamiento de yacimientos, nuevas tecnologías de transporte, problemas políticos, guerras, etc., podrían hacer saltar en añicos la mejor "bola de cristal". Por ejemplo, cuando llegué al Canal en 1979, el segundo rubro de importancia por el Canal, era el carbón. Dos años después ya no teníamos casi nada de carga. Porque Australia comenzó a desarrollar sus yacimientos y por su proximidad al Asia, tenían la ventaja competitiva. Estados Unidos no podía competir con Australia y tampoco Canadá. Cosas como éstas pueden ocurrir en cualquier momento.

Yo me puse a hacer un ejercicio sobre lo que pasaría, en los próximos 50 años, en el transporte marítimo respecto a los productos que, en mayor cantidad, se mueven por superficie de agua: el petróleo, el carbón, los minerales y alimentos.

En los próximos 50 años y mucho antes -estoy convencido- de que ya sea por agotamiento de los yacimientos petrolíferos o sea por el alto costo del petróleo, la energía nuclear habrá reemplazado el material fósil para generar energía. En cuyo caso, las diferencias de volúmenes que se transportan serán abismales.

En cuanto al carbón, si no es que por la lluvia ácida, hayan prohibido su uso o que su transporte se realice en forma compactada o líquida, los volúmenes serán mucho menores.

Los minerales, por el alto costo del transporte, vamos a encontrar una tendencia a acercar las fábricas a las fuentes de la materia prima. Y, además, arreglos entre países para acortar las distancias, en cuyo caso los volúmenes que se transportan y las distancias que recorren los buques será mucho menor que en la actualidad.

La población mundial va a seguir creciendo a pesar de los programas de control de la natalidad. Y la alimentación se va a volver un producto de seguridad nacional. Por eso, los países están haciendo esfuerzos para ser autosuficientes. China, gran importadora de granos de Estados Unidos, tiene un programa no sólo para ser autosuficiente sino para *exportar a los países asiáticos*.

Así es que podemos esperar que ese negocio de granos entre Estados Unidos y Canadá, hacia China que es un rubro importante en los ingresos del Canal *va a desaparecer o se reducirá a volumen mínimos*.

Entonces nosotros encontramos que los pronósticos para esos cincuenta años son a una menor unidad de buques transportando materiales. Va a haber, en mi opinión, más buques, pero *no van a transportar carga*. Veo las costas tan congestionadas, que la gente va a estar viviendo en buques cerca de las costas, pero eso es otra cosa.

Los post-Panamax

Ahora bien, ha habido mucha preocupación por la aparición de los barcos llamados post-Panamax que por sus dimensiones, no pueden pasar por las esclusas. Y las predicciones son que dentro de pocos años, habrán reemplazado a los barcos Panamax.

Bueno, déjenme que les diga lo siguiente: los que diseñaron los barcos post-Panamax, hicieron un gran trabajo desde el punto de vista de su navegabilidad. Pero, en lo que no pensaron fue en los problemas que iban a crear en los puertos. Hoy día, los post-Panamax *crean un problema espantoso*. No solamente por los congestionamientos en los puertos sino en las carreteras por donde tiene que moverse su carga. Ya hay lugares en donde están imponiendo restricciones por dos situaciones: las consideraciones de congestión y contaminación ambiental.

Yo creo que los post-Panamax van a seguir transportando carga, pero no en gran cantidad por todos los problemas que he mencionado. Un post-Panamax de 8,000 TEU necesita 36 hectáreas y 17 grúas de pórtico trabajando día y noche para descargar. Además, están teniendo problemas para poder conseguir suficiente carga y *están llegando a los puertos con menos carga ellos lo que aumenta sus costos*.

Yo creo sinceramente, como he dicho que habrá espacio en el negocio para los post-Panamax, pero los Panamax seguirán siendo los buques más populares, como ha estado ocurriendo. Hoy día hay más buques Panamax en construcción que post-Panamax. El Panamax es un buque más flexible en cuanto a la carga que puede llevar y los puertos donde puede atracar.

Financiamiento

Ahora bien, se ha dicho que el financiamiento del proyecto lo van a dar *los usuarios del Canal*. En otras palabras, que los usuarios del Canal *van a aceptar* aumentos en las tarifas de peajes para financiar la obra.

Yo me pongo a pensar en los dueños de esos buques y en esos países que *jamás* van a necesitar un post-Panamax, estando dispuestos a poner dinero para financiar el tercer juego de esclusas para servir un comercio en el cual no participan. Entonces, yo creo que es *ilusorio pensar* que se pueden subir las tarifas de peajes indefinidamente.

Las posibilidades de la ACP de hacer futuros aumentos de peajes están limitadas por el hecho de que muchos, si no la mayoría de los usuarios, *tienen alternativas* las cuales, en términos de costo, no son mucho mayores que los costos del Canal. Por ejemplo, para el embarque de material a granel, tal como carbón desde Estados Unidos hacia Japón, la principal alternativa es utilizar graneleros de 100 mil a 140 mil toneladas muertas y proceder vía el Cabo de Buena Esperanza. En el caso de productos electrodomésticos del Japón, los cuales son embarcados en contenedores, la mejor alternativa es embarcar en contenedor a Los Angeles o Seattle y entonces embarcarlos por ferrocarril a la costa este de Estados Unidos y luego por ferrocarril a la mitad del territorio. En el caso de la madera embarcada en el British Columbia a la costa este de Estados Unidos, la alternativa es ir en movimiento totalmente por ferrocarril. En caso de productos de petróleo que pasan por el Canal, la alternativa es el intercambio, en el cual la

compañía A que quiere combustible para aviones, del Atlántico al Pacífico hace un arreglo con la compañía B, la cual quiere embarcar el mismo producto del Pacífico al Atlántico. Al intercambiar productos, ninguno de los dos tendrá que embarcar el combustible para aviones, utilizando el Canal de Panamá. Finalmente, en el caso de importaciones de material de hierro con Estados Unidos procedente del Perú, las cuales fueron por un tiempo importantes, la solución es para Japón y para Estados Unidos depender más de sus productos locales.

Lo importante es advertir que en todos los casos, los compradores y vendedores hicieron el tipo de arreglos, de cambio de rutas, para hacerle frente a la posibilidad de costos muy elevados en el Canal y todos quedaron satisfechos.

Por lo tanto, *no hay que hacerse muchas ilusiones de aumentar las tarifas de los peajes sin exponerse el uso de las alternativas* por los compradores y vendedores.

Opinión de una importante empresa naviera

Yo tengo aquí la opinión de un alto ejecutivo de una importante empresa naviera, que pidió no ser identificado:

Con respecto al tránsito futuro y los ingresos, los estudios que hemos realizado dentro de la empresa, proyectan que el tránsito seguirá creciendo y por consiguiente los ingresos. Pero *no a los niveles que piensa la ACP*.

El crecimiento proyectado en tránsito es por un período de veinte (20) años, es un poco mayor que el 2 por ciento por año. Eso es menor que los años cuando el Canal se benefició de la expansión del área de la cuenca del Pacífico y hemos tomado en consideración el crecimiento drástico de la República Popular China.

Con relación a la sensibilidad del tránsito por el Canal, a alzas en los peajes hay que tomar en consideración que la ACP está operando a base del nivel máximo de peajes y de allí los excelentes resultados financieros que ha mostrado hasta ahora. A partir de ese nivel de tránsito, *hemos llegado a la conclusión que un 15 por ciento de aumento traerá una baja de 12 por ciento*.

Las posibilidades de la ACP de hacer futuros aumentos en el peaje está limitada por el hecho de que muchos, *si no la mayoría de los usuarios, tienen alternativas las cuales, en términos de costos totales, no son mucho mayores que los costos del Canal. Las alternativas varían considerablemente, dependiendo de la carga y de la ruta involucrada.*

Con relación al tercer juego de esclusas para buques post-Panamax es cierto que abre el margen para aumentos en las tarifas de peajes, pero tomando en consideración el monto de esa inversión las tarifas tendrían que ser tan altas para amortizar la inversión, que desalentaría el uso del Canal al mejorar la competitividad de las rutas alternas. Suez está cobrando \$ 57.57 por peajes de nuestro post-Panamax de 6,600 TEU, pero ese cobro cubre casi el 90 por ciento de los costos de servicios que no es el caso de Panamá. Los contenedores que pasamos en Panamax por Suez nos cuestan \$ 51.00 por TEU por el Canal de Panamá nos cuestan actualmente \$ 42.00 por TEU, el próximo año \$ 49.00 y en el 2007 \$ 54.00. En el 2002 se estableció el cobro por locomotora que antes no existía en el Canal. En ese momentos nos cuesta menos por Suez y recuerda que los costos de servicios a la navegación en Panamá son muchos más caros. Suez tiene una política de aumento de peajes en 2 por ciento por años para compensar por inflación. En Suez son mucho más predecibles las políticas aplicables a las tarifas de peajes y otros servicios a la navegación. En Panamá pareciera que cada

día es dedicado a buscar una fórmula nueva para sacarle la última gota de sangre a los navieros.

Sé que en la ACP hay personas que están convencidas de que el Canal ha venido por años regalando el servicio de tránsito y que hay un amplio margen para aumentos de las tarifas de peajes, pero cuando les he pedido que me lo comprueben no han podido hacerlo.

Volvamos al financiamiento

Este tema ha sido uno de los más sensibles. Con justa razón, destacados ciudadanos han advertido sobre las repercusiones de un aval que puede duplicar el monto de la deuda externa, copando la capacidad de hacer nuevos préstamos por unos 20 años, siendo Panamá un país que requiere de préstamos para el refinanciamiento del déficit existente.

Sin embargo, la ACP afirma categóricamente que la amortización del costo provendría del pago del peaje de las tarifas de los usuarios, según han declarado nuestras autoridades del Canal. No será necesario el aval del Estado. No será necesario recurrir a las Instituciones Financieras Internacionales (IFI). No se hipotecarán los activos de la ACP. En ninguna forma se comprometería la soberanía nacional.

El administrador (Alberto Alemán Zubieta) se ha referido a una sobretasa a los peajes para financiar el proyecto. En primer lugar, sería interesante que dijese, *aunque sea aproximadamente*, la cuantía de esa sobretasa. En segundo lugar, me pregunto, si las empresas navieras que no encuentran que necesitan las esclusas más grandes para pasar sus barcos, estarán dispuestas a subsidiar a aquellas que se beneficiarían. Y, además, ¿quién garantiza que va a haber los niveles de tránsito para generar los ingresos que se requieren para la amortización? Y cuando no lo hagan, tendremos nosotros los contribuyentes panameños, que hacerle frente a esa obligación.

Fondo de reserva

La ACP ha venido creando un Fondo Fiduciario de Reserva de los excedentes del Canal, para garantizar la solvencia financiera a los acreedores. Yo tengo entendido que hasta el momento, tiene como 900 millones de dólares.

Francisco Miguez hace el siguiente ejercicio: En la actualidad hay un sistema de reservaciones que le permite a los buques tener cierta prioridad de tránsito. Por ese servicio se paga. Por la falta de capacidad no se puede aceptar más reservaciones lo que priva al Canal de un ingreso considerable. Ese deseo de utilizar el sistema para agilizar el tránsito de los buques es una buena indicación de que los propietarios estén dispuestos a pagar una tarifa de peajes más alta a cambio de un tránsito expedito que le sería posible al ampliar la capacidad del Canal.

Según Miguez el Canal tiene un ingreso de más de mil millones de dólares por año y calcula que entre los años 1914 y 2025 recibirá unos diez mil millones adicionales. No explicó si por aumentos del tránsito o por aumento de tarifas de peajes o ambas cosas y en este último caso, en que proporción.

Yo soy muy respetuoso de los técnicos, pero en casos como este no puedo darles una carta blanca.

El caso de China

Ahora, la ACP ha puesto todas sus expectativas en crecimiento de la economía de China al punto que reconoce que va a haber una baja en la demanda del Canal, de algunos productos que hoy día pasan por el Canal. Pero creen que todo eso lo va a recuperar el negocio que va a generar China.

Nadie discute que la economía China es la de mayor crecimiento en el mundo... Pero, ¿por cuánto tiempo?

Déjenme que les diga lo siguiente: China ha logrado ese desarrollo económico, a través de cambios en sus estructuras económicas. Pero, sus estructuras políticas permanecen intactas. Todavía el Partido Comunista Chino es quien tiene las riendas del país. Resulta ser que el crecimiento económico ha traído problemas muy serios como por ejemplo, el cierre de las fábricas ineficientes. Ello ha generado cientos de miles de gente desocupada. Por otro lado, se ha producido una gran corrupción. Y esto lo están observando los del Partido con preocupación porque va en contra de lo que predicaban. El desarrollo de China, está en las costas. En el centro hay una gran miseria. Y las gentes de las costas están migrando hacia la ciudad poniendo graves presiones de carácter social, económico y político. Además de eso, vean lo siguiente: yo fui recientemente a Estados Unidos. Todos los "mall" que visité, estaban llenos de productos chinos. No eran sólo textiles. Era tecnología y todo. Cuando Estados Unidos empiece a sentir el peso de la competencia China, se va a olvidar de la Organización Mundial del Comercio y va a empezar a poner limitaciones a las importaciones chinas como hizo con Japón. A Japón le limitó el número de autos que podían exportar a Estados Unidos. Tuvieron los japoneses que correr a Estados Unidos a producir los automóviles. Así es que todas esas cosas nos hacen pensar que *no hay realmente ninguna garantía de que la economía China va a seguir creciendo a tal velocidad que los volúmenes de transporte marítimo por el Canal podrían financiar a través de los peajes, el proyecto del Canal.*

La ruta ártica

Algunas personas hablan de la ruta ártica. De que está contemplando la posibilidad de usar esa ruta producto del deshielo de los glaciares, aun cuando sea solamente durante los veranos. Yo no se nada de eso.

Sí escucho que hay gente y técnicos expertos muy serios que están pensando en esa posibilidad. Yo no puedo decir que eso va a ocurrir, pero tampoco que no va a ocurrir, agregando otro factor de incertidumbre a los ya existentes.

Beneficios para Panamá

La otra cosa de la cual se ha hablado aquí es sobre los grandes beneficios que traerá para el país, la ejecución del proyecto. Déjenme decirles: Ese ejercicio lo hicimos también nosotros en 1993. Y nosotros encontramos que de los 7,000 millones de dólares que se iban a invertir (a partir de los préstamos que haría Panamá), *no más del 12 por ciento quedarían en Panamá.* Lo demás era para pagar importación de equipos, tecnología, materiales, contratos, etc.

La otra cuestión es sobre "la gran cantidad de empleos". En los estudios de 1993, nosotros encontramos que generábamos *9 mil empleos durante 3 años.* Así es que, no es cuestión de que durante 8, 9, 10 años vas a tener 9 mil empleos. Es más, los mismos funcionarios de la Autoridad del Canal de Panamá están hablando ahora de *2 mil empleos.* Por lo menos, así lo dijo el ingeniero Miguez recientemente, según información que me ha llegado. De manera que, *no hay tal cosa como que esto va a cambiar la economía del país.* Es más, todavía: ahora se ha hecho un estudio sobre el impacto del Canal en la economía del país. Sobre cómo impacta en la agricultura, cómo impacta en la ganadería, cómo impacta en la Zona Libre, cómo impacta en el turismo. Yo no sé amigos, de dónde sacaron esas cantidades.

Nosotros hicimos ese estudio y *tenemos diferencias abismales entre lo que ellos están diciendo que*

va a ser el beneficio para la economía y lo que nosotros encontramos.

- Para nosotros el beneficio era como de un 9 por ciento.

- Para ellos el beneficio sería como de un 27 por ciento.

Nosotros usamos un modelo que se llama "Modelo de Coherencia Económica del Istmo Centroamericano". Yo quiero saber ¿qué modelo usaron ahora ellos, que les dio esa cantidad que ellos alegan?

Ahora se ha agregado un estudio denominado "conglomerado de actividades que circundan el tránsito interoceánico" y cuantifican lo que aporta al turismo, los puertos, aeropuertos, los servicios públicos, formación académica, las agencias navieras, la banca, los seguros, etc. Yo les aseguro que no pasa de ser un ejercicio académico y no tiene mayor valor para evaluar la viabilidad económica y financiera del tercer juego de esclusas. Ese estudio solo puede contribuir a la confusión. Yo no sé cómo agregarle una esclusa al Canal para que transiten buques más grandes que los Panamax, va a impactar en todos los sectores de la economía nacional.

Responsabilidad de los panameños

Para finalizar, quiero hablarles acerca de lo que es la responsabilidad nuestra como panameños, frente a este proyecto.

Creo que todos ustedes estarán de acuerdo conmigo en que el proyecto crea grandes dilemas. Lo importante es que: ¡no podemos equivocarnos! *Las consecuencias podrían ser desastrosas y de larga repercusión.*

Estamos hablando de cifras tan monstruosas: de miles de millones de dólares, que no podemos equivocarnos.

Ya les he dicho que, cuando se den a conocer los estudios, tomen en cuenta las cifras que les he proporcionado.

Lo que yo no puedo aceptar, son argumentos como el presentado por el ingeniero Enrique Moreno Rodríguez (a quien no conozco) en un escrito que fue reproducido por la ACP, en su órgano oficial *El Faro*.

Moreno Rodríguez se refiere a las encuestas en donde un alto porcentaje de panameños están de acuerdo con la construcción de un tercer juego de esclusas, *sin conocer los estudios*. Pero, ¿qué nos dice el ingeniero Moreno?

"En lo personal, no tengo la menor duda de que detrás de ese voto afirmativo para la construcción del tercer juego de esclusas que traen las encuestas, hay un consenso por parte de la población que un canal en permanente funcionamiento con mayor capacidad firmemente proyectada en el futuro, será fuente de beneficio perpetuo para todos los panameños. Una sabiduría popular que comprende que la larga lucha generacional por recuperar nuestro Canal, *sería traicionada si no nos aseguramos de su continuo funcionamiento, más ahora cuando todos los panameños tenemos en nuestras manos, esta decisión.*

Moreno Rodríguez descubre algo que llama "sabiduría popular" que está por encima de la ciencia y la hace innecesaria. Yo espero que sus construcciones no las haga con base en sabiduría popular sin apelar a la base científica. Es inaceptable que esta opinión venga de un profesional que sabe muy bien que hoy día existen tecnologías que nos permiten, en forma científica, con poco grado de error, determinar cuál será el resultado de una decisión de negocio. Me sorprende que las autoridades de la ACP le vieran suficiente "mérito" al escrito, como para publicarlo en su órgano oficial.

Ahora bien, los puntos de vista y las consideraciones que he transmitido a ustedes, son totalmente mías. Las conclusiones les corresponden a ustedes.

Notas

***Charla ante la APAG, dictada el 20 de enero de 2006.**

****Licenciado en comercio, ex-Administrador encargado de la Comisión del Canal de Panamá**