

## ALGUNOS MITOS EN TORNO A LA AMPLIACIÓN DEL CANAL\*

Jorge E. Illueca, Fernando Manfredo,  
Julio Manduley, George Richa y Enrique Illueca\*\*

### Las encuestas

En lo que va corrido de 2006, las principales encuestadoras del país -Dichter & Neira y CID- Gallup- han dado a conocer que alrededor de un 60 por ciento de los panameños votaríamos "SI" en el referéndum para construir el tercer juego de esclusas, es decir, la ampliación de nuestro Canal a post-Panamax. Damos por serios y ciertos esos resultados.

Pero *preocupa e invita a reflexionar* el hecho de que más de un 50 por ciento de nuestros compatriotas votarían a favor de un proyecto que aún no conocen, no ha sido explicado ni mucho menos ha sido debatido con todo el tiempo, la seriedad, la prudencia, el acceso *equilibrado* a los medios de difusión masiva y la serenidad que *una decisión nacional de tal calibre exige*, más aún cuando existen otras alternativas de aprovechamiento.

Es nuestra opinión que en el 'inconsciente colectivo' y en el imaginario popular ha ido calando la publicidad favorable que premeditada y sistemáticamente se ha hecho en torno a tal proyecto desde hace varios años.

Aquellos que están a favor de construir el tercer juego de esclusas y que disponen de una multiplicidad de recursos mediáticos, han promocionado dicha idea con dudosa objetividad y esto ha ido calando en nuestros compatriotas, agobiados por una situación económica y social cada vez más ingrata. Desesperante.

Huelga decir que el presente *Informe al país*, con precariedad de recursos mediáticos, aspira a llevar a los conciudadanos nuestras opiniones que se sustentan en los mismos datos, informes y estudios de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), pero concluyen de otra manera.

### El mito del empleo

El empleo y, concretamente, 'el imaginario' de que la construcción de un tercer juego de esclusas requiera miles y miles de trabajadores, juega un rol fundamental en la percepción de dicha 'necesidad de mano de obra' calificada o no y la consecuente 'aprobación' de un proyecto que se desconoce pero que tiene el poder de alimentar falsas esperanzas en los sectores más empobrecidos.

Las realidades -no las falsas esperanzas- apuntan en otra dirección. Las grandes obras relacionadas a nuestro recurso natural estratégico -la posición geográfica- han requerido a lo largo de nuestra historia las siguientes dotaciones de mano de obra:

En su mejor momento desde el punto de vista de los requerimientos de fuerza de trabajo (1853), el ferrocarril transístmico requirió de 7,000 trabajadores. En su mejor momento (1884), la construcción del Canal Francés requirió 17,436 trabajadores y, en su mejor momento (1913), la construcción del canal interoceánico requirió de 56,654 trabajadores y el promedio, tomando todo el período de construcción, fue de 42,000.

Eso sin que perdamos de vista que las técnicas de construcción en 1853, 1884 y 1913, respectivamente, eran por el nivel científico-técnico de la época, mucho más 'intensivas en mano de obra' de lo que las técnicas modernas permiten hoy día.

En los estudios de 1993, sus responsables encontraron que las obras para construir el tercer juego de esclusas (ampliación a post-Panamax) generarían unos 9,000 *empleos temporales* y sólo durante tres años.

En el primer semestre del año 2005, la principal autoridad de la ACP estimaba que los trabajos de ampliación podrían durar 7 años y requerirían *cerca de 8 mil trabajadores*.

No obstante, en los últimos 4 meses y especialmente en las discusiones internas que se realizan en las ACP sobre la base de los *Informes de los directores* con los funcionarios que se preparan para la divulgación (los 60 voceros), *se habla de un máximo de 3,000 a 5,000 empleos temporales* que se generarían en caso de aprobarse la construcción del tercer juego de esclusas.

Aun cuando sean los 9,000 de 1993 o los cerca de 8,000 de hace un año o los 3,000 a 5,000 que se calculan ahora, es bueno recordar que en nuestro país, de acuerdo a los cálculos metodológicamente establecidos por OIT-PREALC, tenemos una *tasa de desempleo equivalente*, es decir, *desempleados abiertos + subempleados- que supera el 25 por ciento*. Por otra parte, al menos 8 de cada 10 ocupados nuevos no fueron reportados a la seguridad social y es lícito asumir que son empleos en el sector informal que no alcanzan el salario mínimo, ni vacaciones, ni jubilación: servicio doméstico, trabajadores por cuenta propia, vendedores ambulantes, etc.

Si además consideramos que la población económicamente activa (PEA) crece en el orden de 2.5 por ciento anual, *sólo para atender dicho incremento tendrían que crearse cerca de 30,000 puestos de trabajo cada año*.

*El tercer juego de esclusas (la ampliación a post-Panamax) no es la solución a este problema económico social*, por más que el imaginario popular -debidamente manipulado por una campaña mediática multimillonaria, consistente y permanente\_ así lo considere. Existen otras alternativas sensatas, viables y de genuino progreso, como veremos más adelante.

### **El mito de atraso y la obsolescencia**

Se arguye en los más altos niveles de la ACP que si no ampliamos a post-Panamax, nos convertiremos en un 'cuello de botella' del comercio mundial y que nuestro Canal quedará obsoleto (en desuso) en muy pocos años más (en el 2013 precisan desde la alta dirección administrativa de la ACP).

Los mitos, como las demás fantasías, se deshacen con hechos, datos, cifras y razones.

Ya sabemos que todos los post-Panamax que existen son 300 buques con rutas claramente determinadas incluso antes de ser construidos.

Y sabemos que esas rutas discurren a mucha distancia y muchos grados de latitud norte de nuestro Canal.

Sabemos que por nuestro Canal transita alrededor de un 4 por ciento de toda la carga marítima mundial y que *nada nos garantiza* que ese porcentaje de carga variará sustancialmente gracias a que construyamos el tercer juego de esclusas.

Que más de un 90 por ciento de la flota mercante mundial sí puede transitar por nuestro Canal y que ha estado dispuesta y lo seguirá estando \_aunque sea a regañadientes, como corresponde a todo comerciante- a pagar más por transitar nuestro Canal, a pagar peajes diferenciados según el tipo de buque y, consecuentemente, según el tipo de mercancía que está transportando, a pagar por el uso de nuestros remolcadores, etc.

Que la demanda para utilizar nuestro Canal no está determinada por el tamaño del buque sino por su necesidad de utilizar el ahorro en tiempo y en costos que le permite nuestro principal recurso natural: la posición geográfica.

Por último, y eso es muy relevante, los tránsitos por nuestro Canal se miden desde 2 ópticas distintas: i) por una parte, atendiendo a la capacidad volumétrica de carga del buque (el tonelaje); ii) por otra, los tránsitos propiamente dichos que se refieren a la cantidad de buques que pasan por el Canal. La cantidad de buques \_cuyo tope máximo posible estaría en el orden de los 42-44 por día \_no es lo más importante.

Lo más relevante es el tonelaje volumétrico (tonelada CPSUAB =2.83 m<sup>3</sup>), que es la variable sobre la cual calculamos y cobramos los peajes y cuyos promedios han aumentado desde 18,940 toneladas CPSUAB por buque en 1995 a 22,064 por buque en 2005. Sobre ello deberemos centrar nuestra atención:

Está fuera de toda duda razonable que la demanda por transitar nuestro Canal seguirá creciendo.

También está fuera de toda duda razonable que para aprovechar mejor nuestro Canal, nuestro mega puerto y todos los recursos que se nuclean en torno a nuestra posición geográfica\_ tendremos que seguir mejorando la capacidad de nuestro Canal actual *de manera que extienda su vigencia hasta 2025 como está previsto en el Programa de Inversiones de la ACP.*

Para ello para mantener, incrementar y mejorar la capacidad de nuestro Canal, sin el tercer juego de esclusas, la ACP ya tienes programados y en curso inversiones desde el año 2002, por el orden de los B/.676.00 millones.

- B/. 185.00 millones para profundizar el Corte Culebra y el lago Gatún, iniciado en el año 2002 y de los cuales resta invertir B/.129.00 millones.

- B/.122.00 millones para enderezar el Corte Culebra, iniciado el año 2003 y de los cuales resta invertir B/. 109.00 millones.

- B/.112.00 millones para la profundización de las entradas del Canal, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/.98.00 millones.

- B/.7.00 millones para mejorar el sistema de iluminación de las esclusas, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/.6.00 millones.

- B/.1.8 millones para aumentar el calado máximo a 40.5 pies, iniciado en el año 2004 y de los cuales falta invertir B/.1.0 millón.

- B/.333.00 millones para ensanchar el Corte Culebra y sus entradas a 225 metros para permitir el tránsito de Panamax en 2 vías.

¿Que de aquí a varios años no todos los buques que quieran podrán pasar por el Canal por que no daremos abasto? Puede que sea *cierto*. Lo será si se mantienen e incrementan los flujos reales del comercio internacional en las mismas direcciones y magnitudes de crecimiento actuales.

¿Que priorizaremos probablemente por transitar la mayor cantidad posible de Panamax, *nuestro nicho de mercado*, que será el más rentable para nosotros? Si se mantiene la condición anterior, también *es cierto*.

¿Que eso es 'atraso', 'obsolescencia' y convertirmos en un 'canal regional', punto menos que un 'canal de desecho'? ¡NO ES CIERTO!

### **El mito de las competencias**

Según algunos altos funcionarios de la ACP, "el Canal alcanzará su máxima capacidad de operación en 2013 y cuando llegue ese punto tendrá limitaciones y una porción importante de la demanda será aprovechada por otros". Y añaden, "en caso de que el Canal no se amplíe, se anticipa que mucha de la demanda que no pueda ser atendida migrará hacia el Canal de Suez y al sistema intermodal de Estados Unidos".

Basta ver en las mismas presentaciones que hace la ACP las rutas y mercados servidos por nuestro Canal y, en las mismas presentaciones de la ACP, las rutas y mercados servidos por el Canal de Suez para no perder tiempo ni espacio en responder a tal "mito" que ya casi deja de ser mito (fábula, creencia irrealizable) y se acerca mucho a una mentira lisa y llana.

*Las competencias reales.* En primer lugar, *el puente terrestre norteamericano.* Este se inició, casi experimentalmente, en 1984 cuando la naviera APL inició un servicio semanal de vagones *double stack* (doble apilamiento de contenedores: uno sobre el otro) entre Los Angeles y Chicago. Del solitario tren semanal de 1984, en 1985 aumentaron a 32 semanales, en 1988 a 76 por semana, 10 años más tarde ya estaban saliendo 241 trenes por semana corriendo oeste-este y, actualmente, traslada alrededor de 7 millones de contenedores por año. Vale la pena decir que alrededor de 50-60 por ciento de los vagones son propiedad de las líneas navieras.

Los trenes operan como unidad, sin paradas intermedias ni desvíos, con 100 a 150 vagones *double stack*, cada unidad con 4 contenedores de 20 pies o 2 contenedores de 40 pies. Sólo 10 años después de iniciar operaciones, ya estaban transportando la carga de 5 Panamax por semana.

En otras palabras, el puente terrestre de Estados Unidos transporta en pocas semanas toda la carga contenerizada que transita por nuestro Canal en un año.

No solo eso, las distancias y tiempos también influyen: transitar desde Asia hacia la costa-oeste por la vía marítima y de allí hasta la costa-este de Estados Unidos por el puente terrestre ferroviario, supone transitar 4,900 millas y demora 18 días. Hacerlo por nuestro Canal supone recorrer 7,700 millas y demora 26 días.

¿Qué lleva a optar por una u otra alternativa? No sólo los tiempos y costos, sino también la naturaleza de las mercancías que se estén transportando en cada caso: las mercancías de alto valor unitario o las que se integran en los esquemas de producción *just-on-time* privilegiarán una ruta 8 días más rápida. Las otras no.

Los servicios marítimos desde el Pacífico occidental a la costa-este de Estados Unidos que usan nuestro Canal se han reducido; si tomamos 1990=100 como base, los índices de carga contenerizada transitando por nuestro Canal, empezaron a caer: a 95 en 1991, 89 en 1993, y así sucesivamente, siempre a la baja.

No obstante ello, como puede observarse claramente en las informaciones de la propia ACP, la participación de mercado de nuestro Canal en la ruta Asia-costa este de Estados Unidos, se incrementa permanentemente pasando de un 11 por ciento en 1999 a un 33 por ciento en 2003: nuevas cargas, nuevas demandas y nuevos buques siguen llegando a transitar nuestro Canal al punto que algunos voceros agitados hablan de 'saturación' y de que "o ampliamos o seremos un cuello de botella para el comercio mundial" ...*¿En qué quedamos? Sus argumentos alarmistas no se sostienen ni se sustentan en la realidad.*

En segundo lugar, *los puentes terrestres regionales.* Efectivamente existen planes regionales \_en distintas etapas de elaboración y desarrollo- para construir y viabilizar corredores transoceánicos que serían o serán competencia para nuestro país. Vale la pena repararlos para no caer en otros mitos de altos ( y agitados) funcionarios *supuestamente* bien informados.

Primero, *el Plan Puebla-Panamá*, que pretende extender la maquila desde México hacia el sur y priorizar el desarrollo de los llamados *canales secos* a desarrollarse sobre la base de una red de carreteras regionales centroamericanas que, tomando a Puerto Cortés en el Caribe hondureño como núcleo de distribución, integre y racionalice el comercio marítimo de Guatemala, El Salvador y Nicaragua. El Plan tendría un costo US\$240 millones y desde junio 2002 *su avance ha sido prácticamente nulo.*

Por su parte, *el proyecto de Cosa Rica* esta concebido como un corredor terrestre que parte de la bahía de Cuajiniquil (en el Pacífico noreste del país) hasta Parismina en el Caribe (al este del país), con una distancia de 335 kms. El proyecto se basa en 2 grandes puertos terminales y un corredor terrestre por el que circularían trenes de carga rápidos (130 km/hora). Necesitaría 150 megavatios que serían producidos por el Instituto Costarricense de Electricidad y el costo estimado es de US\$1,500 millones. La cifra de planificación para la carga prevista es de 2,000,000 de TEU/año y las empresas involucradas son: Canal Interoceánico de Costa Rica, S.A.; Costa Rica Trans Troc, S. A. y Corporación Puente Terrestre Interoceánico. *Su avance real a la fecha es, también prácticamente nulo.*

*El proyecto de México* está concebido como un corredor o canal seco por el istmo de Tehuantepec. Discurre desde el puerto de Coatzacoalcos, en el estado de Veracruz (golfo de México) hasta el puerto de Salinas Cruz, en Oaxaca (Pacífico). En principio el proyecto sería pre-desarrollado por Ferrocarriles Mexicanos que lo ofrecería a inversionistas privados. La inversión se estima en unos US\$500 millones para modernizar los 350 km de corredor transistmico y construir una doble vía para convoyes ferroviarios de hasta 90 km/hora, para reducir la duración actual del trayecto de 10 horas a 5 horas. Tanto el canal seco ferroviario como los dos puertos terminales ya existen. No obstante, *el avance real en cuanto a movimiento de carga es muy poco significativo.*

*El proyecto de Nicaragua* se resume en la carta de intención que el Gobierno del presidente Alemán firmó con un consorcio múltiple para realizar estudios sobre el canal interoceánico de Nicaragua que consistiría en dos terminales portuarios: un puerto en Monkey Point (Caribe) y otro en El Astillero (Pacífico) enlazados por una vía férrea de varios carriles y una carretera paralela de 400 km de longitud. El tiempo de tránsito se estima en cuatro horas y el costo estimado es de unos US\$1,400 millones. El consorcio está formado por Siemens AG-Erlangen (Alemania), Besix-S.B.B.M. y Six Const (Inglaterra), European Combined Terminals-ECT (Holanda), China Merchants Holdings Co. (Hong Kong) y All Nippon Freight Forwards (Japón). *Su avance a la fecha también ha sido nulo.*

Que los avances de los puentes terrestres e intermodales sean prácticamente nulos a la fecha no quiere decir que no existan y que no deben ser tomados en cuenta.

Pero tampoco deben utilizarse como un *engañabobos* por algunas autoridades interesadas en abordar a toda costa la construcción del tercer juego de esclusas.

Los puentes regionales a diferencia del puente terrestre norteamericano no ofrece el beneficio de reducir en 6 a 8 días la entrega de la carga, que es lo que produce ahorros, especialmente en mercancía de alto valor unitario.

Frente a las inversiones requeridas (US\$500, US\$1400, US\$1500 millones) para que cualquiera de nuestras competencias regionales culmine la etapa de planificación y diseño, empiece obra, se materialice, se desarrolle y entre en operaciones \_que, eventualmente, es cierto, pueden mermar nuestra competitividad regional- *no debemos perder de vista que nuestro Canal está pago, amortizado, modernizado, operativo y rindiendo una tasa de ganancia que- a pesar de los más de B/.1300 millones invertidos en su modernización- alcanza el 40 por ciento de sus ingresos totales:* en el año fiscal 2005, la ACP reportó B/.1,209 millones de ingresos totales y B/.488 millones de utilidades netas: "No hay negocio en el mundo que tenga un rendimiento tan alto". (ACP, *El Faro*, 16 de marzo de 2006).

### *El mito de la panacea*

La supuesta ampliación a post-Panamax o, lo que es lo mismo, la construcción del tercer juego de esclusas, no es la panacea (*remedio general para todos los males*) para nuestros acuciantes problemas económico-sociales.

Una inversión *de ese tipo*, que publicitan hasta ahora que sería del orden de los B/.6,000 millones, requeriría esencialmente la importación de equipos, tecnología, materiales, contratos, consultores, etc. *¿Qué nos queda en la economía panameña?*

Por una parte ya hemos visto el mito del empleo. Y sería muy, muy poco. Por otra, los *movimientos de tierra* requeridos para las excavaciones de los cauces y para la construcción de las esclusas sí que no son nada despreciables:

- Alineamiento del cauce en la entrada norte (Atlántico) del Canal: 9 millones de metros<sup>3</sup>
- Profundización y ensanche de la entrada norte (Atlántico): 7 millones de metros<sup>3</sup>
- Esclusas post-Panamax en el Atlántico: 18 millones de metros<sup>3</sup>

- Ensanche y profundización del lago Gatún: 16 millones de metros<sup>3</sup>
- Profundización del Corte Culebra: 8.5 millones de metros<sup>3</sup>
- Cauce de alineamiento en la entrada sur (Pacífico): 54 millones de metros<sup>3</sup>
- Excavación de esclusas post-Panamax en la entrada sur (Pacífico): 14 millones de metros<sup>3</sup>
- Profundización y ensanche de la entrada sur (Pacífico): 5.5 millones de metros<sup>3</sup>

Es decir, *un negocio total de movimiento de tierras de 133 millones de metros<sup>3</sup>*; sólo 72 millones de metros<sup>3</sup> menos de los que se necesitaron en la construcción original (1904-1914) de nuestro Canal (205 millones de metros<sup>3</sup>).

*Pero dicho negocio lo realizan esencialmente las grandes empresas constructoras del ramo con maquinaria y equipo importados y muy poca fuerza de trabajo calificada: esencialmente los operadores de equipo pesado, grúas, palas, retroexcavadoras y camiones volquete y una dotación de personal de apoyo \_no necesariamente calificado- para las tareas de remoción y aprestamiento.*

¿En la economía interna?: Poca fuerza de trabajo y *gran negocio de movimiento de tierras*. Y muy poco más.

*¿La panacea para nuestros graves problemas económicos y sociales? No parece ¿no?*

### **El peor de los mitos: "Pro mundi beneficio"**

Desde hace 63 meses \_ desde el 31 de diciembre de 1999- los panameños hemos demostrado que somos capaces de manejar nuestro Canal *de manera más eficiente y segura* que nunca antes bajo la administración norteamericana.

Adicionalmente, que somos capaces de manejar nuestro Canal *de manera muy rentable para nuestro país*: en los últimos 10 años la ACP ha invertido más de *B/.1,300.00 millones en el Programa de Modernización* y, además, sólo *en los últimos 5 años ha hecho aportes por más de B/.2,139.00 millones al Tesoro Nacional*.

La capacitación de nuestros profesionales, técnicos, empleados y personal de la ACP \_manual y no manual- es de indudable calidad y los hechos demuestran que sus capacidades están fuera de cualquier duda.

No obstante todo esto, el `volcarnos al exterior', el mirar Panamá con `ojos extranjeros' parece conspirar contra nosotros mismos y nuestras sobradas capacidades y ello se expresa en el más dañino de los mitos: aquel que incluso aparece en nuestro escudo y que, en nuestra opinión, debemos reinterpretar.

No se trata en nuestro Canal y ni en nuestro megapuerto de "Pro Mundi Beneficio". Ni se trata de servirle al comercio mundial. De lo que se trata o debe tratarse es de *Pro Panamá Beneficio*. Y se trata de *servirle a nuestro desarrollo* brindándole, *vendiéndole* servicios al comercio mundial.

### **Resumen de los mitos y hechos reales que debemos considerar**

El Canal de Panamá permite el tránsito de más del 90 por ciento de toda la flota mercante mundial existente.

Los tránsitos de buques tamaño Panamax por nuestro Canal ni siquiera llegan a la mitad de nuestros tránsitos anuales.

Si nos referimos sólo a la flota mundial de buques porta contenedores, en 2004 existían en el mundo sólo 238 buques post-Panamax y en la actualidad a penas superan los 300 considerando los que aún están en astilleros.

Dichos buques post-Panamax se construyen para ser utilizados prioritariamente en dos rutas principales que discurren a latitudes muy al norte de nuestro Canal:

i) En la ruta Asia- costa oeste de Estados Unidos y

ii) En la ruta costa este de Estados Unidos- Europa-Asia (vía Canal de Suez: `Suez Express': ida y vuelta.

*No es cierto ni está demostrado, más allá de toda duda razonable, que el Canal de Panamá "alcanzará su máxima capacidad de operación en 2013 y que, cuando llegue a este punto, tendrá serias limitaciones y una porción importante de la demanda será aprovechada por otros".*

*No es cierto ni está demostrado que si no construimos el tercer juego de esclusas el Canal "dejaría de aumentar sus aportes a la Nación y se reducirían las posibilidades de aumentar los peajes".*

*No es cierto que "en caso de que el Canal no se amplíe, se anticipa que mucha de la demanda que no pueda ser atendida migrará hacia el Canal de Suez y al sistema intermodal de Estados Unidos".*

Los estudios económicos, sobre la base de los cuales algunos funcionarios pretenden justificar la ampliación a post-Panamax en tránsito: el estudio de ICF Kaiser, *Long Term traffic forecast through 2040*; el estudio de The Future Group, *Long-Term Planning Scenarios for Studying the Effects of Canal Expansion Strategies*; el estudio de The Louis Berger, *The Panama Canal Impact on the Liner Container Shipping Industry*; el estudio de Mercer Management Consulting, *Panama Canal Market Demand Forecast*; los estudios de segmentos de mercado: *Dry Bula Market Segment, Grain Market Segment, Bunker Market Study, Liquid Bula Market Segment*; los estudios de Global Insight sobre *Convencional Bulk* y el estudio de Merge Global Inc. con la data de DRI-WEFA Associates para el análisis de los flujos de comercio mundial, *no entregan ni de lejos los elementos necesarios y suficientes que validen la decisión de avanzar hacia dimensiones post-Panamax tránsito o, lo que es lo mismo, construir el tercer juego de esclusas.*

El tema de "predecir el futuro económico" y sobre la base de dichas predicciones comprometer los B/.6,000 millones que es la cifra referencial que han mencionado altos funcionarios de la ACP y del órgano Ejecutivo, respecto a lo que costaría el tercer juego de esclusas, *es sumamente discutible* y muy riesgosa para un país como el nuestro que requiere de la mayor cantidad de recursos y excedentes posibles para cumplir la enorme y creciente deuda social que arrastramos desde hace muchos años.

*Se nos hace necesario, más aún, es urgente que, como país abordemos el tema de nuestro Canal y nuestro megapuerto en nuestro desarrollo nacional propio ¡Ahora!*

Notas

*\* Tomado de Informe al país. Acerca de nuestro Canal y nuestro megapuerto, publicado en marzo de 2006, en forma de separata.*

*\*\* Los autores son, en su orden, abogado, licenciado en Administración y Comercio, economista, ingeniero y abogado.*