

## RETOS AL CANAL DE PANAMÁ

**Humberto R. Leignadier\***

Recientemente han aparecido numerosas publicaciones que ofrecen información general sobre el Canal de Panamá y, en particular, sobre las distintas opiniones que corren en nuestro medio acerca de su funcionamiento y posible expansión. Los artículos los motiva una percepción general sobre la complejidad de los aspectos que hay que considerar para tomar una decisión sobre la necesidad de construir un tercer juego de esclusas, decisión que, por ley, nos corresponde a todos los panameños.

Lo que hay que considerar en primer lugar es que la exitosa operación del Canal de Panamá requiere conciliar las necesidades, los deseos y las exigencias de los gobiernos, las navieras, las industrias y los pueblos de los usuarios con las del pueblo panameño.

En efecto, los panameños estamos conscientes de que el Canal hace uso de dos de los principales recursos naturales del Istmo: la posición geográfica y la abundancia de agua; como consecuencia, aspiramos a que la operación rinda la mayor utilidad posible, y que ésta redunde en beneficio de todos los panameños en su justa medida. Sin embargo, no hay que perder de vista que los principales países usuarios, Estados Unidos, China, Japón y algunos europeos, consideran que Panamá tiene la obligación de prestar un servicio adecuado a las necesidades, condiciones y circunstancias del comercio internacional a un costo aceptable. ¿Cómo logramos conciliar los requerimientos de los usuarios con los de la población panameña?

Para adecuar el Canal a la capacidad requerida para manejar el tránsito futuro, se contemplan distintas alternativas para ampliar la vía; entre ellas, construir un tercer juego de esclusas más amplias y proveer agua adicional para los esclusajes.

### **El costo de lo que requieren los usuarios**

Los navieros, que son los usuarios del Canal, solicitan una operación eficiente de manera que sus barcos transiten en el menor tiempo posible. Las demoras impactan negativamente la rentabilidad del negocio de los navieros y de los consignatarios de la carga. La administración del Canal, tanto en manos estadounidenses como panameñas, consciente de ese requerimiento, tiene y tuvo como uno de sus principales objetivos reducir el tiempo de permanencia de un barco en las aguas del Canal al mínimo. Esto hace imprescindible dotar a la vía acuática de los recursos necesarios y el óptimo mantenimiento para reducir casi por completo las interrupciones del tránsito. Ahora consideremos: ¿Cuánto cuestan esos recursos y el mantenimiento a la administración del Canal? Así, por encima, podemos decir que se cae de su peso que significan un alto costo para el Canal, costo que debe recuperarse mediante los peajes. Según la opinión de algunos interesados, en los peajes se hace necesario incluir, entonces, además de todos los costos de operación y mantenimiento, el costo del recurso básico: el agua, y, además, la utilidad que debe generar toda actividad empresarial. ¿Se está haciendo?

Los usuarios solicitan que se aumente la capacidad del Canal y que se construya un tercer juego de esclusas que permita el tránsito de barcos post-Panamax de mayor tamaño que los actuales Panamax, contruidos con medidas coincidentes con las esclusas actuales. La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), entidad autónoma de la

nación panameña, realiza, en la actualidad, los estudios básicos y prácticos para determinar la factibilidad del proyecto. Los resultados de esos estudios, particularmente los económicos, aún no han sido divulgados, pero los costos estimados que se repiten y hasta se detallan van desde los 4 a los 25 mil millones de dólares. Ante esta situación, una de las principales interrogantes es: ¿cómo se cubrirán los costos del proyecto y cómo se recuperará la inversión?

Desde el inicio del funcionamiento del Canal, la administración estadounidense ajustó los peajes para recuperar los costos de la inversión, operación y mantenimiento, de manera que el Canal fuera auto-financiable, pero sin producir utilidades directas. La tarifa inicial rigió casi inalterada hasta 1973, y desde ese año hasta el presente se ha modificado en varias ocasiones. Desde que el Canal pasó a manos panameñas, se eliminó la condición de que la operación no produjera utilidades. A partir de ese momento, el Canal ha producido más de mil millones de dólares que han ingresado al Tesoro Nacional, al igual que los otros ingresos al fisco relacionados con el pago del impuesto sobre la renta de los empleados de la administración del Canal.

Ahora bien, para cumplir a cabalidad con lo solicitado por los usuarios, el Canal tendría que aumentar el volumen de agua. Y esto, que se dice tan fácilmente, representa una enormidad. Considérese que los peajes, aparentemente, nunca han tomado en cuenta el costo del agua que se emplea para los esclusajes. Este es uno de los puntos que se cuestionan actualmente, y hay quienes piensan que debe cobrarse un equivalente al costo del agua que pagamos por el consumo del agua para uso doméstico quienes vivimos en este país. Entiéndase que no será el mismo, ya que no será agua tratada.

### **Lo que queremos los panameños**

Muchos consideramos que los beneficios que produce el Canal deben dedicarse de manera directa y en forma concreta al desarrollo del país, particularmente a mejorar las condiciones de vida de los sectores más necesitados. Ese requerimiento lo vienen exigiendo los moradores de las áreas que pueden verse afectadas por la proyectada expansión del Canal, temerosos de que les pase lo mismo que a los moradores de los pueblos perdidos que fueron inundados con la creación del lago Gatún. También, lo exigen algunas organizaciones de carácter político, así como por conocedores del tema canalero que han dado su opinión a través de los medios. ¿Cómo podemos asegurarnos de que los beneficios que produce Canal actual y su expansión mejoren el nivel de vida de toda la población, de manera que no se repita lo que ha sucedido hasta ahora, que, a 91 años de inaugurado el Canal, y a sólo 10 kilómetros del mismo, haya un bolsón de pobreza como Loma Cobá? ¿Cómo nos aseguramos de que no ocurra que, a más de 50 años de estar operando la Zona Libre, grandes áreas de la ciudad de Colón presenten aspectos de inaceptable pobreza en medio de asombrosa actividad comercial y portuaria, y que tengamos que sonrojarnos porque la carretera que la conecta al resto del país es una vergüenza nacional?

La crisis de confianza,

### **uno de nuestros principales problemas**

Lograr que los beneficios del Canal se dediquen de manera directa y en forma concreta al desarrollo del país, particularmente a mejorar las condiciones de vida de los sectores

más necesitados, es responsabilidad de todos. Las utilidades que produce la operación de la vía interoceánica se incorporan al Tesoro Nacional para ser administradas por el Gobierno Nacional. Se señala que el Gobierno Nacional no destina ese dinero a proyectos específicos y, por tanto, la población no conoce cuál es el uso que se le da a esos fondos. Los moradores de las áreas que se adicionaron a la cuenca del Canal mediante la aprobación de la ley 44, el último día del período del presidente Ernesto Pérez Balladares, y la acción de titulación de los terrenos en ese sector, es visto por algunos de sus moradores como una engaño para facilitar la expropiación cuando se necesiten esas tierras para convertirlas en embalses que proporcionen agua adicional al Canal. Esta percepción ha dado como resultado la radicalización de posiciones en contra no sólo de la expansión del Canal sino de otros proyectos de aprovechamiento de los recursos hídricos, y ha desvirtuado las acciones de quienes, de buena fe, pretendían proteger la cuenca del Canal de la destrucción acelerada a la que se ha visto sometida desde hace muchos años.

Debemos exigirles a los que, en el presente, nos gobiernan y legislan, que los fondos provenientes de la operación del Canal sean destinados a proyectos que mejoren la condición de todos los panameños. Si consideramos que quienes nos gobiernan y legislan son incapaces y corruptos, corrijamos esa situación con nuestro voto y con una lucha permanente por exigirles rendir cuentas de sus acciones, en la que todos podemos y debemos participar. Este asunto del Canal es uno de los retos más difíciles que enfrenta el pueblo panameño y no se logrará resolver sin transparencia en las declaraciones y divulgación de la información por parte de las autoridades.

### **¿Qué requiere el Canal? Preguntas claves**

Las estadísticas indican que el volumen de carga que pasa por el Canal aumenta de año en año y, por tanto, los correspondientes requerimientos de capacidad aumentan también. Para darle respuesta a esta inquietud, ¿debe el Canal emprender grandes y costosas obras? ¿Cómo se logrará el financiamiento de esa inversión? ¿Vamos a permitir que otros cubran el costo del proyecto y que, como secuela, se nos impongan condiciones que comprometan nuestra soberanía? ¿Estarán dispuestos los usuarios a pagar los peajes solicitados para recuperar la inversión y, si así no fuere, se justificaría que Panamá realizara el proyecto de todas maneras por los beneficios colaterales que le produciría al país? ¿Cómo podemos asegurar que los beneficios mejoren el nivel de vida de toda la población? ¿Cómo se verá ésta afectada por la ampliación? ¿Cómo podemos conocer y sortear los peligros que se desprenden de la operación del Canal? En los planes de desarrollo del proyecto ¿se ha tomado en cuenta la forma en que se protegerán los derechos de los moradores de las tierras que serán inundadas? ¿Se han tomado en cuenta las necesidades de agua potable de la región metropolitana en el presente y en el futuro? Si los panameños decidimos que no debemos emprender la expansión, ¿podríamos continuar operando el Canal dentro de los parámetros dimensionales actuales y, a la vez, seguir prestando el servicio óptimo que actualmente lo caracteriza? ¿Complementar el transporte marítimo de océano a océano mediante el transporte terrestre por distintos medios de la carga es una buena opción? ¿No sería mejor aprovechar nuestros dos recursos, la posición geográfica y la abundancia de agua, en otras formas? ¿Si el Canal llegara a operar a su capacidad máxima con un estricto sistema de reservaciones y cupos, y los barcos que no logran transitar por Panamá se vieran obligados a utilizar otras rutas, ¿se convertiría el Canal de Panamá en una ruta secundaria o, peor aún, en una alternativa obsoleta? ¿Cuáles son las consecuencias para

Panamá de que el Canal se vuelva un negocio limitado? ¿Puede el Canal de Panamá hacerle frente a una competencia (si es que la hay en el presente o en un futuro previsible) en lo referente a los costos y ventajas? Finalmente ¿debe y puede incluirse en los peajes el costo del agua utilizada para los esclusajes?

Éstas son algunas de las preguntas que motivan los artículos que se vienen publicando. Creo que debemos lograr respuestas muy bien pensadas al anterior interrogatorio antes de tomar una decisión sobre los asuntos del Canal.

### **Conclusiones**

Las tareas que enfrentan el Gobierno Nacional (el órgano Ejecutivo, la Asamblea Nacional y el órgano Judicial) y la Autoridad del Canal de Panamá, conjuntamente, teniendo presente que la Autoridad forma parte integral del Gobierno Nacional, están relacionadas con el recobro de la confianza de la población. Este asunto requiere la más absoluta transparencia, la aceptación y corrección de los errores que se han cometido y la amplia discusión de los proyectos y alternativas. Hablar de las presiones a las que es sometido nuestro país nos obligará a modificar nuestras posiciones. Deben darse a conocer las áreas que requerirán inundarse en el futuro, y sobre todo, presentar un plan de desarrollo del país que tome en cuenta los ingresos que produce el Canal. Para lograr una aprobación mayoritaria que incluya a los que hoy se oponen tenazmente a toda propuesta de expansión, ese plan tendrá que beneficiar en forma específica a aquellos que se consideran afectados directamente por esas obras.

### Notas

\*Ingeniero civil, ex-funcionario de la Comisión del Canal de Panamá, donde prestó servicios por más de 20 años.