

El proyecto del tercer juego de esclusas

Fernando Manfredo¹

¹Profesor Honorario de la Universidad Católica de Panamá (USMA).

email: fmanfred@sinfo.net

Palabras claves

Canal de Panamá, proyecto de ampliación, esclusas, Autoridad del Canal de Panamá, economía panameña

El costo del secretismo

En el volumen XIX que contiene el Informe Final del Estudio de Alternativas al Canal de Panamá, publicado en 1993, que incluyó la alternativa del tercer juego de esclusas, bajo el numeral 4.5.1.2 titulado Consenso Nacional, dice lo siguiente: “El Gobierno de Panamá tendrá el requerimiento de establecer y definir claras políticas y construir un consenso nacional entre las instituciones sociales y el pueblo en apoyo de los temas de la construcción de la alternativa (el tercer juego de esclusas) antes de la fase de su diseño final. Estos temas incluyen algunos políticamente sensitivos como la deuda publica, la influencia extranjera, los derechos y responsabilidades extranjeros, la importación de mano de obra extranjera y el riesgo financiero del proyecto...”

En el volumen XX del Informe Final, bajo el numeral 9.7.8 que aparece en la página 9-25, bajo el título Información Pública, se dice lo siguiente: “Entre los temas de preocupación que se han considerado en este informe esta el potencial impacto político que podría resultar de varios aspectos del proyecto. Al anuncio de que se va a considerar el proyecto, una considerable atención pública será enfocada sobre el mismo con cuestionamientos sobre una variedad de temas. Para minimizar especulación y confusión, un programa de información pública debe estar puesto en pie para contestar preguntas antes de inicio del anuncio del proyecto. El programa debe tener la capacidad de emitir comunicados de prensa describiendo el proyecto así como las políticas y programas los cuales se han desarrollado, para manejar el impacto potencial asociado. Debe existir un mecanismo para recibir y responder a las preguntas del público en general.”

En la página 77 del Compendio del Congreso Universal del Canal de Panamá celebrado del 7 al 10 de septiembre de 1997, en su intervención el Ing. Rafael Sabonge, en ese tiempo Jefe de la División de Investigaciones Económicas y Desarrollo de Mercados de la Comisión del Canal de Panamá dijo que la entidad para prepararse para los escenarios mundiales a largo plazo debía, entre otras acciones “Iniciar los preparativos para la construcción de un tercer juego de esclusas.”

Por su parte, el Administrador de la Comisión del Canal de Panamá, Ing. Alberto Alemán Zubieta, en la página 107 del Compendio, contestando una pregunta del señor Christopher Hayman, Moderador, sobre los procesos que ocurrirían antes de que se tomase una decisión final sobre el proyecto del tercer juego de esclusas, contestó que la Comisión había concluido la revisión de los estudios previos del tercer juego de esclusas y estaba en ese momento en el periodo de análisis y que se estaba ensanchando el Corte Culebra, el cual era parte integral de ese proyecto.

Contrariando las recomendaciones de los estudios de 1993 la Comisión del Canal de Panamá y luego la Autoridad del Canal de Panamá solo buscaron una alianza con la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA) y la Cámara Panameña de la Construcción (CAPAC), que eran partes interesadas y excluyó a cualquier otra organización o profesionales fuera de la entidad canalera. Por cierto, eso no pareció funcionar cuando uno de los representantes de la SPIA renunció alegando que no se les daba acceso a la información y no es hasta ahora cuando la SPIA ha nombrado una serie de subcomisiones para examinar los estudios.

Durante casi 10 años, la Comisión primero y después la Autoridad del Canal mantuvieron un profundo hermetismo sobre el proyecto y sus estudios. Para ellos lo importante eran los clientes del Canal y la comunidad internacional. A ellos se les informaba mientras que a los panameños se les mantenía en la ignorancia lo cual fue despertando un sentimiento anti Autoridad del Canal de Panamá. No ha sido hasta hace pocos días cuando las 55,000 páginas de los informes han sido puesta a la disposición del público. El 25 de abril del 2006, en el Centro de Convenciones ATLAPA, en una ceremonia espectacular, el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá le hizo entrega al Señor presidente de la República, Lic. Martín Torrijos Espino, una Resolución recomendando la construcción de un tercer juego de esclusas en la cual se asegura que el costo de la obra será de B/. 5,250 millones y que el proyecto es autofinanciable.

El Señor presidente, compartiendo el optimismo de la Administración del Canal y su Junta Directiva, llegó a afirmar en su discurso que con la ejecución de esa obra Panamá pasaría a ser un país del primer mundo. La ceremonia, llena de emoción patriótica, terminó cuando todos los presentes se pusieron de pie y cantaron el himno nacional.

La política del secretismo adoptada por la ACP en vez de la búsqueda del consenso que se había recomendado en 1993 es en gran parte responsable de la polarización que se ha venido dando. El día siguiente a la entrega de la Propuesta al señor Presidente, los gerentes de la Autoridad del Canal de Panamá se tomaron todas estaciones radiales y de televisión para tratar de hacer lo que no hicieron a lo largo de 10 años.

La esperanza de que se busque un consenso empezó a disiparse casi desde el primer día después de entregada la Propuesta. Eso se advierte de la actitud soberbia de algunos gerentes que nos han tildado de atrevidos por opinar sobre 140 estudios preparados por las firmas consultoras más reputadas del mundo y analizados durante cuatro años por los expertos del Canal. En mi caso, uno de esos gerentes me calificó de mentiroso, ni siquiera me dio el beneficio de poder estar equivocado. Y un distinguido miembro del PRD en una reunión de coordinación del PRD con la ACP realizada en Santiago de Veraguas, se atrevió a asegurar ante el auditorio que lo que yo buscaba era dinero y que para tal efecto ya se me había “tirado un puente.”

El informe al país

Ante el bombardeo a que la ACP venía sometiendo al pueblo panameño por todos los medios haciendo énfasis en los dineros que el Canal aportaba al fisco y el riesgo de que esos dineros se perdiesen si no se agregaba el tercer juego de esclusas, un grupo de panameños, a saber: Dr. Jorge Illueca Sibauste, Dr. Enrique Illueca, Dr. Jorge Manduley, Ing. George Richa y yo, que habíamos venido examinando el proyecto del tercer juego de esclusas desde hacia varios años, decidimos hacer un aporte al debate que debía darse como actividad previa al referéndum si este se llevaba a cabo. Lo hicimos dentro un marco mucho más amplio que el tercer juego de esclusas, incluyendo el aprovechamiento de nuestra posición geográfica, las otras tecnologías adicionales al Canal, el uso de los excedentes que genera el Canal y la inserción del proyecto dentro de una estrategia de desarrollo nacional y de políticas de largo plazo. . Ese estudio lo publicamos y lo hicimos circular por todo el país.

Reparos a la propuesta de la junta directiva de la acp

En forma responsable hemos examinado la propuesta de la Junta Directiva al Órgano Ejecutivo donde recomiendan la construcción del tercer juego de esclusas, hemos examinado los estudios de 1993 sobre un tercer juego de esclusas muy parecido al que se propone casi en la misma localización, hemos consultado con ingenieros, economistas y con personas conocedoras del comercio y el transporte mundial y hemos concluido con serios reparos a la Propuesta que describiremos, en forma resumida, a continuación:

- La sostenibilidad de la creciente rentabilidad

Consideramos que la Propuesta no cumple el requisito que anuncia de demostrar que se hace sostenible su creciente rentabilidad para las presentes y futuras generaciones.

Coincidimos con la Propuesta en el sentido de que es de gran conveniencia para Panamá, aprovechar la oportunidad que representa el crecimiento proyectado del tráfico de comercio marítimo por la ruta del Canal, siempre y cuando la inversión que se requiere sea rentable para lo cual debe pasar con éxito un examen de costo / beneficio.

La rentabilidad que aparece en la Propuesta no se puede garantizar si los estimados de costos, de precios y de demanda no son confiables, como es el caso del proyecto del tercer juego de esclusas. Nadie, absolutamente nadie puede garantizar el 12% de rentabilidad que aparece en la Propuesta.

Nadie, absolutamente nadie puede garantizar que con el tercer juego de esclusas por el Canal transitaran 1,250 millones de toneladas adicionales durante sus primeros 11 años y que durante ese periodo “alcanzara ingresos totales superiores a los B/. 6,000 millones por año en el 2025”, tal como se afirma en la propuesta.

Es muy fácil decir que “los peajes se fijarán a niveles apropiados de tal forma que los mismos se dupliquen en el término de veinte años que contempla la Propuesta” y que, de esa manera, “se mantiene en todo momento la competitividad de la ruta marítima de Panamá, se logra una rentabilidad cónsona con el monto de la inversión, se cancelan prontamente los préstamos que se requieran para financiar los picos de la construcción y se aumentan de forma sostenible los beneficios a Panamá y los aportes del Canal al Tesoro Nacional.” Y agregó yo: “y fuimos felices y comimos perdices.” Esto es soñar, en la misma Propuesta se señala que el Canal de Panamá enfrenta la competencia del Canal de Suez y la del sistema multimodal en los Estados Unidos, de manera que no estamos frente a una situación monopolística ni de demanda garantizada.

En los aspectos de construcción hay un rubro de la ACP que denomina contingencias para cubrir aumentos en los precios de los materiales, demoras en los trabajos, pérdida de productividad, etc., pero no hay rubro alguno para los riesgos financieros que podríamos enumerar, entre otros (1) pérdidas de tránsito como resultado de los aumentos de peajes (2) la demanda de post Panamax no alcancen los niveles esperados (3) aumentos en las tarifas de intereses sobre lo utilizado en los cálculos, especialmente en un periodo tan largo de tiempo.

En la ACP después de consultar con sus amigos navieros y escuchado a su Junta Asesora Internacional han llegado que pueden subir ilimitadamente las tarifas de peajes con solo explicar que son necesarias para financiar el tercer juego de esclusas. Lo que no entienden es que los navieros y los dueños de la carga van a utilizar la ruta y el método de carga que les resulte más económico.

- Costo de la obra

Tres componentes de este proyecto son decisivos para determinar su viabilidad económica-financiera: el costo de la obra, las tarifas óptimas de peajes que se puedan cobrar y las proyecciones de demanda de tránsito.

De las tres, quizás, la más fácil es el costo de la obra, porque nos permite utilizar como términos de referencia los estudios de 1938 y los de 1993. Los rubros de costo son casi los mismos, lo que varía es la cuantía de los mismos.

La Propuesta presentada por la Junta Directiva de la ACP al Órgano Legislativo recomendando la construcción del tercer juego de esclusas solo incluye los siguientes rubros.

- Nuevas esclusas
- Tinas de reutilización de agua
- Cauces de Acceso para las Nuevas Esclusas
- Mejoras a los Cauces de Navegación Existentes
- Mejoras al Suministro de Agua
- Contingencias
- Inflación.

En ese listado faltan otros costos, según veremos mas adelante. Para los que le interese, los datos de costos de 1993 aparecen en la página 29 del Vol. XX Informe Final del Estudios de Alternativas y los de la Propuesta están en la página 11 del referido documento.

De acuerdo con la Figura 1.4.2.1 del volumen relativo a los costos del proyecto del año 1993, bajo el título Construction Cost Estimates, las cifras que allí aparecen son estimadas al año 2020 que era el que los estudios recomendaban para tener lista la obra. Ahora, según la Propuesta de la ACP la obra deberá estar terminada en el año 2015 y esa debe ser la referencia para sus proyecciones de costo. Por tanto, para hacer las cifras comparativas hay que ajustar el cálculo de 1993 a la nueva fecha de terminación. Para tal efecto utilizaremos la figura 1.4.2.1 a la cual nos hemos referido y el detalle de costo de la Propuesta de la ACP que aparece en la página 11 del documento que entregaron al Señor presidente y que ha sido distribuido entre la población. El primer rubro de costo en los estudios de 1993 es el de excavación. Vamos a analizarlo.

1.- Excavación: El costo de excavación aparece con ese título en los estudios de 1993, e incluyó la excavación seca, húmeda y la colocación del material de excavación. Costo de excavación en los estimados de 1993 \$ 1,680.7 M Ajustado al año 2015 = \$ 1,400.6 M En la propuesta de la ACP, este costo aparece en dos renglones separados; (a) cauces de acceso a las nuevas esclusas y (b) mejoras a cauces de navegación existentes. Por cierto eso me causo cierta confusión que me llevó a declarar que el costo de excavación no estaba incluido en la Propuesta, además de que la diferencia en los valores eran enormes. Estos renglones en la Propuesta de la ACP son:

(a) cauces de acceso a las nuevas esclusas	\$ 650.0
(b) mejoras a cauces de navegación existentes	240.0
Sub-total	890.0 M

La diferencia entre 1993 y la Propuesta es de \$ 510.6 M La diferencia obedece a que la ACP en la búsqueda de ahorros, cuando en el primer ejercicio “no le cuadraba”, decidió cambiar la profundidad del Canal de 69.9’ que era la contemplada en 1993 a 50.0 pies y además se hicieron algunos realineamientos en el Atlántico que redujeron el costo de excavación. Con la reducción en la profundidad ha dejado por fuera a los barcos de más de 120,000 DWT hasta 150,000 DWT que estaba en los estudios de 1993. La profundidad ha sido establecida para atender el calado de barcos post Panamax de contenedores hasta 12,000 TEUs.

Algunos ingenieros que trabajaron en el Plan Maestro como representantes de la SPIA señalan que en la diferencia de excavación también está el que la ACP ha venido realizando esos trabajos con miras al tercer juego de esclusas desde hace varios años. Veamos lo que dice uno de ellos: “La razón que esgrime la ACP para la profundización es completamente falsa. En un documento que se me entregó dice: “aquí queda demostrado que la profundidad a la cual se está dragando las entradas del Canal a –16.5 m (-54´.1) aprobados en el presupuesto de la vigencia fiscal del 2004 no tiene que ver con el aumento del calado de un pie en el canal actual, si no que era para llegar a las profundizaciones que necesitan para la ampliación del Canal...”

Ese mismo ingeniero al referirse al enderezamiento y ensanche del Corte Culebra dice: “Aquí vemos el verdadero objeto del enderezamiento y ensanche del Corte Culebra, lo que significa que comenzamos la ampliación antes del referéndum y así también bajar los costos del proyecto para poder justificarlo económicamente”

En un documento que me llegó a través de mi compañero Dr. Enrique Illueca, quien me asegura que es de buena fuente, escrito en forma de preguntas y respuestas, dice lo siguiente: “Pregunta: ¿Por qué la ACP ha utilizado (y lo continúa haciendo con mucha frecuencia y a propósito), palabras como ampliación, modernización y ensanches para confundir los términos y obligar al público a realizar enfoques sesgados acerca de lo ya actuado, a distraer a la opinión pública haciendo ver que respeta el mandato Constitucional de consulta en cuanto a ampliación de la nuestra vía acuática, si realmente tienen años de haber iniciado la ampliación? Respuesta: “para diluir los costos totales y reales de la obra y disfrazar lo actuado en este sentido hasta ahora y al margen de lo visto bueno de los panameños. Le sigue otra pregunta: ¿Acaso la propuesta de ampliación no ha iniciado ya y desde hace años, sin la debida consulta popular? Respuesta: “Solo basta ir a las riberas del Canal y ver lo que se ha hecho ya, lo que hoy día se está haciendo y todo está encaminado y en concordancia con el tercer juego de esclusas.”

La ACP señala que los costos de profundización de las entradas del Canal y el ensanche del Corte Culebra se realizan como medidas de seguridad a la navegación y son parte del programa de modernización. No voy a hacer comentario alguno. Saquen sus propias conclusiones. Como no puedo disputar las cifras de la ACP he decidido utilizar la de esta en este ejercicio para tratar de llegar al costo del proyecto.

Costo de la excavación \$ 890.0 M

2.- Nuevas esclusas: En el 93 las dimensiones de las esclusas, para barcos hasta de 150,000, DWT eran 1,279.2 x 164.0 x 65.6 pies (390 x 50 x 20 m). Su costo era de \$ 1,744.1. M. Ajustado este costo al año 2015 resulta lo siguiente: \$ 1,453.4 M
La ACP ha rediseñado las esclusas para barcos post Panamax hasta de 12,000 TEUs así: 1,200 x 160 x 50 (366 x 49 x 50) las cuales tienen un valor mucho más alto: \$ 2,140.0
Por tal motivo, esa es la cifra que voy a utilizar. Costo de las nuevas esclusas: \$ 2.140.0 M.

3.- Tinajas de reutilización de agua: Los estudios de 1993 no contemplaron el uso de estas tinajas. El problema del agua, cuando se presentase, se resolvía con la construcción de una represa en el Río Indio, que garantizaba 10.87 esclusajes diarios, para hacer un

total de 3,968 esclusajes al año, sin crear los problemas potenciales de salinización que resultan del uso de las tinas. La ACP tampoco consideraba las tinas, pero en lugar de pensar en Río Indio, decidió irse hasta la provincia de Coclé y pensar en tres embalses que afectarían a más de 15,000 personas. Cuando estas personas reaccionaron y se convirtió en un grave problema político, hasta la alternativa del Río Indio abortó. Entonces surgió la idea de construir tinas adyacentes a las cámaras de las esclusas y conectadas a éstas mediante alcantarillas reguladas por válvulas de paso. Este proyecto tiene el riesgo potencial de introducción de agua salada, así lo determinó el contrato otorgado al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y WL Delf Hydraulics; la cual recomendó costosas medidas de mitigación.

En el documento que obtuvo el Dr. Enrique Illueca se hace referencia a la salinidad cuando se dice: “Los efectos de la contaminación de las aguas del Lago Gatún han sido tratados de manera soslayada, por lo que la ACP, debe ser amplia y clara en cuanto a los estudios de impacto ambiental y divulgar en idioma del pueblo, los resultados de los estudios y los controles en caso de imprevistos en esta materia.”. El Río Indio está localizado al lado sureste de la cuenca del Canal de Panamá. La estructura consistiría de una represa de relleno y dos ensilles, un vertedero, permitiría la instalación de dos plantas hidroeléctricas. Si se utiliza para el doble propósito de agua para esclusajes y electricidad, el número de tránsitos diarios sería de 6.43, que la administración manejara de acuerdo con sus necesidades. El área que requeriría es de 5,600 hectáreas. Es cierto que requeriría la relocalización de personas, unas 2,300 que hoy día tienen un ingreso familiar mensual de B/. 100. No sería difícil que aceptaran la relocalización garantizándoles mejores condiciones de vida y de generar ingresos. El costo de la obra sería de \$ 297.3 a dólares de 2006.

Las tinas de reutilización de agua en los estudios de la ACP tienen un costo de \$ 480.0 M. Para los efectos de mi análisis de costo del tercer juego de esclusas, utilizaré las cifras en la Propuesta de la ACP ya que la alternativa del Río Indio ha quedado descartada. Costo de las tinas de reutilización de agua \$ 480.0 M

4.- Mejoras al suministro de agua: Este es otro renglón que no estaba en los estudios de 1993 y al cual la ACP tuvo que recurrir al fracasar el proyecto de los embalses y es un complemento a las tinas de reutilización de agua. El mismo tiene dos componentes, a saber: (i) subir el nivel máximo del Lago Gatún y (ii) profundizar los cauces de navegación. La elevación del Lago Gatún afecta el funcionamiento de las cámaras superiores de las esclusas de Gatún y Pedro Miguel, la represa, el vertedero, el ferrocarril, la carretera, los servicios públicos, e instalaciones misceláneas. Las fuerzas hidráulicas cuando se abra totalmente el vertedero podrían causar daños a las compuertas. Si sumamos el costo de las tinas a los la elevación del Lago Gatún y la profundización de los cauces de navegación nos da la cifra de B /. 660.0, un exceso de B/. 362.7 millones de lo que hubiese sido la construcción de la represa en el Río Indio. Utilizaremos la cifra que aparece en la Propuesta de la ACP: Costos mejoras al suministro de agua \$ 180.0 M

5.- Contingencias: Hasta aquí los costos de construcción de la ACP han sido por un monto de \$ 3,690.0 y los nuestros también. La ACP agrega a sus costos un 28.0% de contingencias ($\$3,690.0 \times 28\%$)= \$1,030.0 M. Hay quienes piensan que ese es un porcentaje muy alto, pero no lo es. Para proyectos de infraestructura de esta naturaleza,

organismos financieros como el Banco Mundial recomiendan entre el 30 y el 40%. El Premio Nóbel Dr. Flyvsberg, experto en megaproyectos contestando la pregunta de la periodista Lucia Conger sobre el tercer juego de esclusas recomendó un 30% tomando en cuenta que en la ACP hay experiencia en trabajos de excavación y dragado en esa área. Sin embargo, alguien llamó la atención que el riesgo de deslizamientos de tierra durante la excavación que resultaron la pesadilla de los franceses y los norteamericanos durante la construcción del Canal permanecen vivos. De todos modos vamos a utilizar la cifra de la ACP. Costo contingencias: \$ 1,030.0 M

6.- Inflación: La ACP ha utilizado un 14.5 % para inflación durante el periodo de construcción. Nosotros utilizamos el mismo. ($\$ 3,690 \times 14.5 \% = 530.0$)
Costo inflación: \$ 530.0 M.

Con algunas reservas, hemos llegado a la misma cifra de la Propuesta; sin embargo, al comparar el cuadro de costos de la ACP con el de los estudios de 1993 encontramos que hacen falta varios importantes renglones. Los hemos listado a continuación ajustando los precios de 2020 a 2015.

7- Transporte: En los estudios de 1993, se contempla la construcción de dos puentes sobre el Canal, uno en el Atlántico y otro en el Pacífico que reemplazaría el Puente de las Américas que sería removido. El costo de esos dos puentes y la construcción de 32 kilómetros de carreteras permanentes nuevas fueron estimados en 1993 en \$ 459.0. Ajustado a costo de 2015 en lugar de 2020 el resultado es de \$ 382.5 M. Hemos tomado en cuenta que un realineamiento en el Pacífico ha hecho innecesario reemplazar el Puente de las Américas, solo queda el puente en el Atlántico que, según los estudios de 1993, tiene que ser construido porque el actual no soportaría el paso de los equipos pesados a utilizarse durante la construcción del tercer juego de esclusas. Este costo no está incluido en la Propuesta de la ACP.

En la Propuesta hace referencia al cruce en el Atlántico cuando dice: “Durante la ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas se completarán los estudios de las opciones para un cruce vehicular en el Atlántico, ya sea un túnel o puente según se determine más conveniente, y su construcción se iniciará a más tardar al completarse la ampliación del Canal. En este cruce se incluirá infraestructura de agua potable, electricidad y comunicaciones que sea necesaria para impulsar el desarrollo del lado oeste.” Sin embargo, cuando se les pregunta por la omisión en el cuadro de costos, la respuesta es que el puente no representaría beneficio alguno para los clientes del Canal y, por lo tanto, no es justo que los clientes tengan que pagar por su construcción así como tampoco tuvieron que pagar por el Puente Centenario. Cuando se construya el puente o el túnel, esta obra será parte de la infraestructura de desarrollo del sector Atlántico. La referencia en el Proyecto es porque la alternativa que se escoja requiere de la aprobación de la ACP ya que se realiza dentro del área de funcionamiento del Canal donde ellos tienen derechos privativos, según la Constitución. Dijeron que “el ferry va y ya lo estamos licitando.”

Señalaron que el problema del paso de los equipos pesados lo resolverán con un ferry que ya están licitando, como parte del programa de modernización.

Cuando se le cuestionó a la ACP la no inclusión del costo de las carreteras, la respuesta fue que estaba dentro de la partida para imprevistos. No entiendo como puede ser calificado de imprevisto un costo conocido antes de la construcción de la obra. Como el costo del puente en el Sector Atlántico fue admitido como legítimo en los estudios del año 1993 lo agregamos en nuestro cálculo. Un ingeniero hizo el cálculo preliminar de su costo y hemos dejado por fuera el costo de las carreteras. A ustedes corresponde evaluar los argumentos de la ACP. Costo cruce sobre el Canal en el sector Atlántico (transporte): \$ 150.M

8.- Sistemas de Navegación: No aparecen en el cuadro de costo de la ACP, los sistemas de navegación. Es cierto que este equipo flotante no se necesitará durante el periodo de construcción y durante el funcionamiento, a medida que el tránsito crezca, pero ese costo es imputable al costo del proyecto, no estamos hablando de un flujo de caja durante los ocho años. Es como decir que en un edificio no vamos a incluir el costo del elevador hasta que los residentes del mismo empiecen a utilizarlo. Por esa razón es que lo encontramos en los estudios de 1993 como parte del costo total del tercer juego de esclusas. Hay una variable que es la eliminación de las mulas de arrastre que estaban contempladas en 1993 pero se aumenta la necesidad de remolcadores. Veamos esto a continuación:

Ayudas a la navegación	
Luces (bancos, aprox., boyas)	9.4
Remolcadores	
5 de 4,000 HP	56.0
12 de 6,000 HP	228.0
Locomotoras de arrastre:	
40 unidades	68.0
Lanchas pilotos	
2 - 175 HP	.2
2 - 200-211 HP	.3
2 - 260 HP	1.3
15 - 300 HP	9.2
2 - 565 HP	1.3
lanchas misc.	.3
otros equipos	6.9
Sub -total	437.9

El nuevo sistema de posicionamiento de los barcos en las esclusas elimina las locomotoras, pero incrementa la necesidad de remolcadores. Por eso no hemos cambiado la suma anterior, la cual ajustada al 2015 es de \$ 365 M. Con los remolcadores tengo un caso parecido al del dragado. Un distinguido ingeniero de la SPIA quien trabajó en el Plan Maestro de la ACP en un documento escrito, que nos hizo entrega dice lo siguiente: “Pero en la actualidad los remolcadores Coclé, Colón, Herrera y Los Santos se han comprado con una capacidad de tiro de 4,000 HP. en exceso de los requerimientos de los Panamax porque están destinados a los barcos post Panamax. Es por eso que no se incluye en la propuesta de ampliación el Costo de los Remolcadores y la incluyen en el Programa de Mejoras para llevar al Canal a su máxima capacidad bajo el renglón de Mejoras a la Flota de Remolcadores.” No hago comentarios.

Es posible que al rediseñarse el tercer juego de esclusas para atender barcos solo hasta 120,000 DWT en lugar de 150,000 DWT remolcadores de 4,000 HP pudiera hacer la tarea. En ese caso habría que acreditar la diferencia de precio entre esos remolcadores y multiplicarlo por doce. ($\$ 19.0 - \$ 11.2 = \$ 7.8 \times 12 = \$ 93.6$). La ACP admitió la compra de los remolcadores, pero dijo que eso era parte del programa de modernización. Como estamos guiándonos por los estudios de 1993, incluimos su costo, como una omisión. Uds. juzgarán. Costo sistemas de navegación \$ 365. M.

9.- Apoyo a la construcción: No aparece en el cuadro de costos de la APC el apoyo a la construcción. Este renglón a los costos ajustados al 2015 resulta en \$ 242.7 M Esos costos están incluidos en el listado de 1993. Al respecto es bueno que les digamos que esos estudios estuvieron bajo la supervisión de técnicos de los tres países: Panamá, Estados Unidos y Japón y que los informes finales eran aprobados por tres Comisionados. En el caso de Panamá, el Comisionado era el Ing. Manuel J. Quijano Jr., en la actualidad miembro de la Junta Directiva de la ACP. Sorprende que el Ing. Quijano mantenga silencio cuando el Jefe del Plan Maestro de la ACP, Arq. Francisco Míguez diga, como lo hizo en la reunión del Partido Molirena, que los estudios de 1993 eran “espurios”; es decir que no valían nada. La explicación de la ACP es que el apoyo a la construcción lo proporcionara la organización existente. Como si esto no tuviese un costo. Costo apoyo a la construcción: \$ 242.7 M

10.- Costos administrativos: No se aparecen los costos administrativos, que, están contemplados en los estudios de 1993, los cuales ajustados al 2015 suman \$ 77.33. Es ilusorio pensar que un proyecto de esta magnitud se pueda manejar desde el Administration Building y con el personal de la Autoridad. Si se va a utilizar personal existente eso no significa que no tiene un costo que tiene que ser cargado al proyecto. Es más, en el estudio de riesgos se incluye entre los primeros el que no se cuente con la administración eficiente y suficiente. Porque llamó nuestra atención transcribimos lo que aparece en el documento que nos ha facilitado el Dr. Enrique Illueca. Dice así: “La ACP debe expandir y claramente explicar a los dueños del Canal y a la Nación, la organización que tiene preparada para llevar a cabo esta propuesta, y en la forma como se piensa utilizarlos, y definir de antemano todos los medios propios que utilizará para administrar las obras y garantizar los niveles de calidad necesarios. Ya que de antemano se sabe que uno de los contratistas será el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.” No hacemos comentarios. La explicación de la ACP es que las necesidades administrativas las llenara la organización existente con sus propios recursos. Como si eso no tuviese un costo. Costos administrativos: \$ 77.3 M

11.- Costos instalaciones administrativas: No aparece el costo de las instalaciones administrativas (headquarters). El costo en 1993 era de \$ 157.1. Ajustado al 2015 es de \$ 130.9. M Durante los trabajos del tercer juego de esclusas en 1940 las instalaciones administrativas estaban ubicadas en Margarita, Cocolí y Diablo, tal es el nivel de necesidad de la administración. En los estudios de 1993 se consideró que se utilizarían instalaciones de la Compañía del Canal de Panamá, pero esas facilidades tenían un valor y debían ser cargadas a la obra si es que se quería tener un costo realista del proyecto. Ese no es el criterio de la ACP donde se dice que se utilizaran recursos de la actual administración. Costos instalaciones administrativas: \$ 130.9 M

12.- Supervisión: No aparece una partida para costo de supervisión que será necesario incurrir ante tantos contratistas. Retrotrayendo esos costos que en el 2020 ascendían a \$ 185.8 al 2015, la cifra es de \$ 154.8. M Nuevamente el argumento de la ACP es que ellos llenaran esa necesidad con sus propios recursos. Costo supervisión: \$ 154.8 M

13.- Inflación (adicional). Agregando los rubros omitidos que están expuestos a inflación ($\$1,045.5 \times 14.5$) = \$ 151.6 M como costo de inflación adicional.

14.- Contingencias (adicional): Para agregar el factor de contingencias a los rubros omitidos ($\$ 1,272.3 \times 28.0 \% = \$ 435.0$) Costo de contingencias (adicional) \$356.2 M.

Como podemos advertir la ACP ha buscado todo tipo de argumento para hacer aparecer el costo de la obra lo mas bajo posible, pero estos son argumentos artificiales. Costo de las partidas no contempladas en la propuesta de la ACP, pero reconocidas como legítimas en los estudios de 1993 ($\$ 150.0 + 525.4 + 352.0 + 113.4 + 190.0 + \$ 222.5 + 183.0 + 442.7$) = 1,628.8 M

COSTO TOTAL DEL PROYECTO:

Partidas en el cuadro de la ACP ajustado \$ 5,250.0 M

Partidas omitidas \$ 1,628.8 M

Total \$ 6,878.8 M

Este costo no incluye intereses que podemos calcular en \$ 975.0 a una tasa del 8% sobre un plazo de 15 años lo cual sube el costo a \$ 7,853.8 M

Llamó nuestra atención que en el cuadro de costos de la ACP no aparecieran incluidos los intereses sobre los préstamos que habría que solicitar hasta que llegó a nuestras manos un documento de la ACP titulado Norma Internacional de Contabilidad N° 23 de ocho páginas en las cuales se busca una interpretación de la norma para que los intereses del financiamiento sean asumidos por las operaciones de la ACP y no formen parte del costo del proyecto, lo cual es un absurdo.

En el documento al cual tuvimos acceso, el Dr. Enrique Illueca, al referirse a los costos dice lo siguiente: “Solo existe (entre los 140 estudios) 8 estudios relacionados con Costos y no parecen estar interrelacionados, a estos se les debe someter a una evaluación detallada.” Mas adelante dice: “Solo uno (el de Desarrollo de un modelo financiero para determinar la factibilidad del Programa de Ampliación) se percibe como el utilizado para esta lanzamiento de propuesta de la ACP.”

Otro manifestó: “Es que esos estudios solo sirvieron para dar la impresión de que se había utilizado un método científico para tomar las decisiones, cuando la decisión de construir el tercer juego de esclusas ya estaba tomada desde 1998.” No hago comentarios.

Si el costo es de \$ 7,853.8 millones se vienen abajo todos los cálculos financieros en la Propuesta de la ACP. El préstamo al finalizar los trabajos no será de \$ 2,300.0 millones sino de \$ 4,611.0 millones. Los intereses no serán \$ 600.0 millones

sino de \$ 975.0 millones. La tasa de rentabilidad no será de 12% y la retención de los excedentes para pagar la deuda no será hasta el año 2025 sino hasta el 2045.

La ACP ha recurrido a todo tipo de argumento para excluir los costos antes señalados, pero habiendo sido incluidos en los estudios de 1993, estudios que fueron examinados por personal técnico de tres países y que recibieron la aprobación de una Junta de Comisionados. Lo que nos llama la atención es que el representante de Panamá era el Ing. Guillermo Quijano Jr. actual miembro de la Junta Directiva de la ACP quien con su firma aceptó que todos esos costos le correspondían al costo total del proyecto. Porque es lógico, no nos queda otro remedio que el de incluirlos.

Los ingresos probables

Nosotros no vamos a disputar las proyecciones de tránsito porque tal como lo reconoce el Ing. Rodolfo Sabonge. En su conferencia dentro del Congreso Universal del Canal de Panamá, página 73 del Compendio dice: “Hay que tener en cuenta que la utilidad de los pronósticos a largo plazo es relativamente corta, pues las condiciones y factores que los afectan están cambiando constantemente.

Tampoco vamos a disputar la política de alza de peajes que se ha considerado. Solo quiero llamar la atención a la contradicción cuando se dice que el Canal enfrenta la competencia de Suez y del sistema multimodal en los Estados Unidos y los aumentos de peajes reducen nuestra competitividad. Suez es un canal a nivel del mar que tiene muy pocos gastos operativos y de mantenimiento por lo que sus ganancias son enormes y se pueden dar el lujo de reducir sus tarifas de peajes. Por otro lado, el sistema multimodal en los Estados Unidos ya ha recuperado su inversión y por lo tanto también pueden rebajar sus tarifas.

La firma consultora de prestigio Global Insight que ha sido contratista de la ACP preparó en el verano del año 2005, un estudio bajo el título Panama Canal Expansion, A Question of Funding. Se trata de un estudio muy serio, producto de un trabajo de investigación, consta de 85 páginas, con sus láminas ilustrativas. Trató de venderlo a la ACP pero fue rechazado e incluso se les acusó de estar tratando de chantajearlos para que les compraran el estudio. Lo que pasa es que en ese estudio se concluye que se trata de un proyecto de alto riesgo. El Dr. Julio Manduley lo sometió a análisis de un profesional muy distinguido fuera de Panamá y su conclusión fue “el tercer juego de esclusas conviene al mundo, pero no conviene a Panamá.”

El estudio incluye una vista del comercio mundial a través del Canal, presente y futuro; revisión de los tránsitos por el Canal; revisión de los estados financieros, examina las alternativas que tienen los clientes de desviar su tránsito que actualmente pasa por el Canal; los costos potenciales del proyecto; los mercados financieros y los pronósticos de tasas de interés; la re-definición de los barcos tamaño Panamax con la expansión del Canal; los barcos post Panamax; la evaluación de la flota de los barcos porta-contenedores que transitan el Canal; los estimados claves, una discusión sobre el modelo y los temas de financiamiento del proyecto. Tiene un capítulo dedicado a los riesgos y cuatro apéndice que incluyen los cálculos de ingresos, escenarios de tránsito, análisis de sensibilidad al aumento de peajes y el repago de los préstamos.

Un proyecto de alto riesgo.

Y agregó yo, si los costos están subvaluados, si existe incertidumbre en cuanto a los ingresos tenemos que convenir en que estamos frente a un problema de alto riesgo.

En este momento deseo recordar las palabras del presidente de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, Dr. Ricaurte Vásquez cuando en la Reunión Anual de Ejecutivos de Empresa declaró que si el proyecto costaba más de \$ 5,700 millones no era viable y no se realizaría.

El Presidente de la República, Lic. Martín Torrijos dijo el día que recibió la Propuesta de la ACP que era condición para darle su aprobación el que fuese autofinanciable. La pregunta que me hago es que si a mitad de la obra, teniendo una mejor perspectiva de lo que será el costo de la misma se dan cuenta que no es autofinanciable, qué se va a hacer? Dejo la pregunta en el aire.

Las garantías de los préstamos:

La propuesta prácticamente asegura durante la construcción el costo de la obra se mantendrá al nivel que ha sido calculado, el tráfico por el Canal a los niveles proyectados y las tarifas de peajes a los niveles propuestos. Al final de la obra quedará un saldo de B/. 2,300 millones en favor de las instituciones financieras que prestaron el dinero para cubrir los años picos de la construcción para los cuales no fueron suficientes las reservas de los excedentes de las operaciones del Canal.

Los B/. 2,300 millones están basados en supuestos que pueden no materializarse. No dudamos que las entidades financieras no pedirán el aval del gobierno, ni hipotecas sobre bienes de capital lo que estarán haciendo y eso lo reconoce la propuesta es solicitando que el flujo de caja se ignore.

El Señor Presidente Lic. Martín Torrijos al recibir la Propuesta de la Junta Directiva dijo que su aceptación de la misma estaba condicionada a que “el financiamiento que se requerirá debe ser adquirido por la Autoridad del Canal de Panamá y no por el gobierno, para que no se afecte la capacidad de seguir destinando recursos a la atención de las necesidades básicas de los panameños.” Eso requiere que las entidades de préstamos así lo acepten porque de otra manera el aval lo tendrán tácitamente porque el Estado es solidariamente responsable de todas las deudas de las entidades públicas.

Esto parece quedar confirmado en un informe del Fondo Monetario Internacional (IMF Country Report) de enero de 2006 titulado Panama Selected Issues and Statistical Appendix que llegó a mis manos de parte de un distinguido panameño muy preocupado por el impacto del tercer juego de esclusas sobre Panamá. En ese análisis que hace el fondo monetario internacional se deja claro que el endeudamiento de la ACP y el endeudamiento del país no se pueden separar. No solamente es el tema

de garantía solidaria, sino también es un tema de regulaciones financieras y económicas.

Generación de empleo

En sus presentaciones públicas los representantes de la ACP y el Gobierno Nacional han venido haciendo énfasis en la generación de empleos y beneficios económicos para Panamá. Han estado dejando la impresión de que se generarán casi 7,000 puestos de trabajo durante los 8 años de duración del proyecto; que el total de empleos directos e indirectos durante la construcción sería de 40,000 y en los 10 años siguientes ascendería a 80,000 y cinco años después a 240,000. El grupo al cual pertenezco ha disputado esas cifras.

Veamos la realidad del empleo directo. Según sus propios cuadros: en el primer año se emplearán 198 personas no calificadas, en el segundo año se emplearán 364 personas más, en el tercero 914 más, en el cuarto 527 más, para llegar a un total de 2,002. Pero en el quinto se despedirán 1035 y el sexto 677, en el séptimo 180, en el octavo quedarán solo 63. En el caso de los artesanos en el año 2010 se habrán empleado 1,256 pero a partir del siguiente se produce la reducción de fuerza.

En el caso de los albañiles, carpinteros, manipuladores de explosivos, reforzadores en dos años se habrán empleado 1,256 pero a partir del año siguiente empieza la reducción masiva de la fuerza de trabajo. Lo que no se le explica a la gente es la temporalidad de los empleos. En el año pico, 2010 tendrán unos 515 especialistas certificados. No está claro como se obtiene la certificación ni cuanto tiempo toma, ni se pagará un salario durante ese periodo. Por otro lado, se señala que si no se consiguen esos especialistas certificados los contratistas podrán traerlos de afuera.

Beneficios económicos para Panamá por razón del tercer juego de esclusas.

La propuesta de ampliación afirma que el agregar un tercer juego de esclusas producirá “beneficios más allá de los que se derivan directamente de su operación.” Se dice que “La ampliación del Canal permitirá a Panamá alcanzar en el 2025 un producto interno bruto de B/. 31,700 millones en balboas del 2025” y que esto “representa casi 2.5 veces el producto interno bruto del país en el año 2005 y equivale a una tasa de crecimiento promedio de más de 5% anual por los próximos 20 años.” Por parte alguna se explica como el pago de los peajes del tránsito de los barcos que se estima en un 3.5% pueda realizar ese milagro económico. Llama la atención la referencia a zonas procesadoras de exportación inexistentes, crecimiento de la marina mercante que no está relacionada con el Canal sino a una bandera de conveniencia, la Ciudad del Saber. Esto no deja de ser un sueño ilusionado que se estrella con la realidad.

Recientemente se reunió en Panamá la Junta de Asesores Internacionales de la ACP integrada por empresarios propietarios de grandes firmas constructoras, banqueros, el ex Secretario del Ejército de los Estados Unidos quien impartió las ordenes en 1998 de iniciar los trabajos de modernización y expansión del Canal, y propietarios de importantes empresas navieras, todos los cuales serían parte interesadas, si se construye el tercer juego de esclusas y emitieron un comunicado donde concluyen

diciendo: "...tenemos plena confianza en que los panameños reconocen plenamente los importantes beneficios que a corto y a largo plazo producirá a Panamá y su gente." "Respaldamos a Panamá por conducir al Canal en este momento decisivo, y aguardamos con entusiasmo esta emocionante y muy necesaria ampliación del Canal." La pregunta es, si esa Junta Asesora a la ACP tiene funciones de promotora de los proyectos.

Rentabilidad social

Sin ofrecer información alguna de cómo se llega a esas conclusiones la Propuesta señala que "Se calculó que la rentabilidad social del proyecto del tercer juego de esclusas es de entre 11% y 14%. Con esos resultados puede afirmarse que el proyecto del tercer juego de esclusas aumentará el bienestar económico del país. Al estudiar el efecto de la ampliación del Canal sobre la pobreza en Panamá se determinó que el número de pobres se reducirá en más de cien mil personas para el año 2025 si se realiza el proyecto en comparación con el escenario en el que no se efectúe el proyecto. Mi abuela decía: "¡el papel lo aguanta todo!"

La saturación de la capacidad del Canal

Los funcionarios de la ACP han afirmado que el Canal habrá llegado a su capacidad máxima de poder atender la demanda del tráfico con un nivel de eficiencia al que han estado acostumbrados sus clientes y usuarios en los años 2009 y 2012. En el pasado ese nivel de eficiencia estaba marcado por un promedio de 24 horas en las aguas del Canal. Del momento que el barco llega al anclaje hasta el momento que pasa la última esclusa y sale al mar.

El Canal de Panamá presta un servicio de tránsito a unos 4,000 barcos que transitan un promedio de un poco más de 3 veces, para un total de unos 12,300 al año. En el año 2005 fueron 12,636. La restricción que existe a los barcos grandes de no poder encontrarse con otro en el Corte Culebra por cuestiones de seguridad y la restricción de no poder transitar con luz nocturna (los llamados "clear cut" y "day-light") no permiten la eficiencia en el uso de las esclusas.

El ensanche del Corte Culebra que se ejecutó a un costo de \$ 240 millones debía permitir el tránsito en dos vías de los barcos grandes. Sin embargo, nunca se ha utilizado. Las autoridades del Canal alegan que el modelo de barco que se utilizó para determinar el ancho ha sido superado por barcos más largos y que, por lo tanto, se requiere el ensanche adicional. Ya nos hemos referido a ese ensanche. Los prácticos con quienes hemos hablado nos han asegurado que no hay mayor problema técnico y que todo se debe a un impasse en la contratación colectiva donde piden un bono adicional por ese tipo de tránsito. La gerencia del Canal pareciera no tener mayor interés en resolver ese problema así como el de un alumbrado que permita el tránsito durante 24 horas de los barcos grandes. La situación le sirven a su propósito de avanzar trabajos que son parte del proyecto del tercer juego de esclusas y le permite vender la idea de que el Canal está saturado.

Entre mayor es la llegada a las aguas del Canal barcos con restricciones de tránsito, menos eficientes son las esclusas. El mes de abril de cada año es históricamente el de mayor demanda de tránsito. Este año no fue excepción y la ACP y el Gobierno utilizaron el espectáculo de largas filas en ambas entradas del Canal para arreciar su campaña de la urgencia de la construcción del tercer juego de esclusas. Esa situación no se hubiese dado, o se hubiese dado con una cantidad mucho menor si se hubiese utilizado el doble tránsito de los barcos grandes por el Corte Culebra y se hubiesen instalados las luces en el cauce de la vía acuática.

Existen barcos que por cuestiones de seguridad solo pueden transitar con la luz diurna. Esta sin instalarse un sistema que les permitiría transitar las veinticuatro horas. Además, en el Canal transita un 50% de barcos chicos y medianos que están siendo reemplazados poco a poco por barcos más grandes. De manera que el aumento de la carga lo transportara un número menor de barcos. En 1970 se calculó que para el año 2000 la demanda sobre el Canal sería de 26,500 tránsitos. En la actualidad es apenas de unos 13,000, aun cuando el volumen de carga estimado estaba correcto. Ese fenómeno se seguirá dando.

Por tanto, no hay tal saturación aunque se reconoce que el Canal tiene una capacidad finita para poder seguir prestando su servicio si es que hay la demanda.

Impacto sobre Panamá

La Autoridad del Canal de Panamá, a partir del año de la reversión del Canal, ha venido capitalizando una parte de los excedentes que produce el Canal y se calcula que para el año 2007, cuando piensan iniciar los trabajos del tercer juego de esclusas tendrán capitalizado mil millones para comenzar los trabajos. Esos dineros dejan de ser utilizados para los programas de desarrollo nacional, por lo que representan un costo para la sociedad panameña. Parte de esos fondos los ha invertido la ACP y sus rendimientos los ha contabilizado dentro de sus ingresos. De manera que ya el tercer juego de esclusas esta teniendo un impacto negativo para Panamá.

En los estudios de 1993 se estimó que solo un 11.4% de los dineros que se invertían durante el periodo de construcción quedaban en Panamá como “gastos directos en factores locales y productos. El 88.6% se iba para afuera para pagar equipos, maquinarias y productos, según cálculos del Mitsubishi Research Institute. El impacto de la construcción sobre el Producto Interno Bruto se estimó a un promedio de 0.95%. Se afirmaba que no se esperaba un gran impacto sobre el valor agregado de la economía durante la construcción, aun asumiendo un crecimiento moderado en el escenario de la economía nacional. Esto tomaba en cuenta que el programa de construcción, alcanzaba su pico alrededor del cuarto o quinto año y luego un descenso hasta el final de la obra. Ese escenario es el mismo de la Propuesta de la ACP. Una explicación cualitativa es que se asume (y la evidencia tiende a apoyar esta asunción) es que la estructura industrial de la economía nacional no cambiará porque nadie estaría dispuesto a invertir en aumentar la capacidad de la planta para satisfacer una demanda temporal.

Se va a producir un aumento en el crecimiento de la población en la Región Metropolitana si la construcción del tercer juego de esclusas es aprobada de personas que vendrán del área rural en la esperanza de conseguir un empleo y hasta trabajadores de afuera. La gran mayoría no va a conseguir empleo. Un aumento de población en la Región Metropolitana tendrá un efecto directo en:

- servicios públicos.
- la estructura laboral, particularmente en las ciudades de Panamá y Colon.
- la administración de justicia y seguridad pública.
- niveles de pobreza urbana
- número de barriadas espontaneas
- presión sobre los predios privados y nacionales desocupados. Las áreas que estarán bajo mayor presión serán en la Provincia de Panamá, Arraiján, La Chorrera y Panamá y en la Provincia de Colón, Chagres, Donoso, Colón y a lo largo de la carretera transístmica.
- desempleo y el mercado informal de trabajo.

Un serio problema se va a presentar cuando la actividad de construcción empiece a decrecer porque el número de personas que estarán trabajando en forma permanente durante la fase de funcionamiento será mínimo.

En el documento proporcionado por el Dr. Enrique Illueca, tantas veces mocionado, se dice lo siguiente: “No existen estudios de cómo va a impactar a la población esta obra, en la escasez de los recursos existentes en el país, los materiales, servicios, el transporte rutinario...”

Una carga financiera y un riesgo financiero compartido

Los canales naturales o artificiales que sirven a la comunidad internacional están regidos por el Derecho Internacional. Deben estar abiertos a las naves de todo el mundo bajo un régimen estricto de no discriminación, las tarifas de peajes y otros servicios a la navegación deben ser justos, equitativos y razonables y lo mismo se aplica a los reglamentos de tránsito.

Con esas restricciones el Canal de Panamá se convierte en infraestructura de transporte y de comercio para muchos países. Cuando a fines de la década de los 80 nuestro país invocó una cláusula del Tratado del Canal de Panamá y le solicito a los Estados Unidos que juntos estudiaran la viabilidad de un canal a nivel del mar o un juego adicional de esclusas al Canal existente, Estados Unidos puso como condición que participara Japón, el segundo mayor usuario del Canal. La idea era que si se decidía por alguna de las alternativas Japón aportara una tercera parte. La contribución de Panamá estaba representada por los recursos naturales que pondría a disposición de la alternativa elegida.

Japón aceptó a pesar de que sabía que al medio día del 31 de diciembre de 1999, Estados Unidos debía transferir el Canal a Panamá, sin costo alguno y libre de deudas. Japón no condicionó su participación y tampoco lo hizo Estados Unidos. Lo que les interesaba era contar con un Canal con suficiente capacidad para atender las necesidades de su comercio y transporte internacional.

Hoy día, otro país ha aumentado su dependencia en el Canal: la República Popular China así como la Comunidad Económica Europea. La entrada de Europa al Pacífico es el Canal de Panamá.

Los tres países han expresado su interés en que se construya el tercer juego de esclusas y la Comunidad Europea financió en 1997 el Estudio de Proyecciones de Tránsito. Entonces, ¿no sería lógico que ellos aportaran los recursos financieros, sin poner condiciones que lesionaran nuestra soberanía o el derecho de administrar el Canal? Los tres y los miembros de la Comunidad Europea están protegidos por el Derecho Internacional y el Tratado de Neutralidad Permanente y de Funcionamiento del Canal. Las condiciones serían, por ejemplo, que sus dineros se utilicen con preferencia para la compra de equipos, maquinarias, mercancías y la contratación de servicios en su país y la de ejercer fiscalización en el uso que se le da a sus aportes.

Del documento que obtuvo el Dr. Enrique Illueca copio lo siguiente: “¿Por qué Panamá debe embarcarse sola y siendo un país pobre, financiando esta magna obra a base de aumentos de peajes, (que en todo caso ese dinero debiese ir a las arcas del Estado Panameño para beneficio social de los panameños?” “¿Cómo es posible que Panamá se meta a financiar sola, en beneficio principal de los países con mucho dinero y con un gran poderío militar como los Estados Unidos de Norteamérica, China y Japón y otros usuarios significativamente importantes, quiénes se van a beneficiar directamente sin poner un solo centavo, sin arriesgar nada...?”

No nos podemos equivocar

Este trabajo lo hemos hecho con toda responsabilidad haciendo un esfuerzo por ir a otras fuentes cuando no se tenía acceso a las originales, lo hemos hecho exponiéndome a improperios por parte de algunos técnicos de la ACP quienes, por esa condición, se creen que tienen el monopolio de la verdad y a acusaciones falsas. Hemos aceptado todo lo anterior porque todos los que sabemos y podemos debemos aportar nuestra contribución, lo que está en juego es demasiado peligroso y en la decisión, en la que participaremos todos nosotros, no tenemos el derecho de equivocarnos.