

Para enfocar el debate sobre la ampliación del Canal

Mario Galindo H.¹

¹Profesor Honorario de la USMA.

email: lwebster@gala.com.pa

Palabras claves

Ampliación, comercio internacional, tráfico marítimo, Canal de Panamá, globalización

Publico estas líneas con la esperanza de que las cosas que en ellas digo coadyuven a que el debate que ha de suscitarse en la Asamblea Nacional y en la opinión pública en torno al proyecto de ley atinente a la construcción del tercer juego de esclusas no se extravíe por veredas y senderos equivocados.

Para comenzar unas palabras sobre el tamaño de las naves

Empiezo por destacar que si las naves que lo utilizan hoy tuvieran el tamaño que tenían hace cuatro décadas, por el Canal podrían pasar, sin dificultad, alrededor de sesenta (60) naves diariamente. Empero, ese no es el caso. El porte de los barcos ha aumentado y, de resultas, por el Canal sólo pueden transitar, sostenidamente, más o menos treinta y nueve (39) barcos al día, entre ellos unos dieciseis (16) de dimensiones panamax, que son los más grandes que caben en las esclusas.

El incremento en las medidas de las naves no es, sin embargo, ninguna desventura. Se trata, por el contrario, de algo muy positivo para nuestro país. Ello es que, como es de sobra sabido, el importe de los peajes que cobra el Canal se determina en función del volumen de la carga que cada buque puede transportar, de suerte que cuanto mayor sea dicho volumen tanto mayor será el peaje. Por consiguiente, los treinta y tantos buques de hogaño pagan peajes por un monto superiorísimo al que pagarían los sesenta de antaño.

El verdadero problema

El verdadero problema del Canal estriba en el hecho cierto de que, por razón de sus limitaciones físicas, a partir del año 2012, o incluso antes, el Canal no podrá seguir absorbiendo, como lo ha hecho hasta ahora, el creciente volumen de carga que pueden transportar las naves que, de poder hacerlo, transitarían por el mismo. Esta realidad enfrenta al Canal a la disyuntiva de estancarse o de invertir para crecer.

Como es del conocimiento público, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), en ejercicio de la facultad que le otorga el artículo 325 de la Constitución, tomó la iniciativa de proponerle al Organismo Ejecutivo que la referida disyuntiva se resuelva en el sentido de ampliar la capacidad de la vía interoceánica mediante la construcción de un tercer juego de esclusas, con sujeción a un plan (en adelante el plan de ampliación) que, entre otras cosas, prevé que el costo de la ampliación, así como el de los gastos de financiamiento conexos, se han de pagar, exclusivamente, con los recursos que genere el funcionamiento del Canal, sin merma del importe de los fondos que la ACP le transfiere anualmente al Tesoro Nacional.

La circunstancia de que las referidas esclusas permitirían el tránsito de naves - hoy denominadas pospanamax - que no caben en las esclusas existentes ha dado lugar a que contra la posible ampliación del Canal se hayan opuesto algunas objeciones carentes de todo mérito.

Objeciones deleznable

Se afirma, por ejemplo, que la dimensión de las nuevas esclusas responde al interés del Pentágono de que por el Canal puedan pasar esas “poderosísimas armas de guerra” que son los “portaaviones modernos” de los Estados Unidos. Falso. Esas modernas armas de guerra no cabrían en las nuevas esclusas.

También se asevera que, al facilitar el tránsito de los buques pospanamax, la ACP quiere favorecer a las empresas que los adversarios del plan de ampliación califican de “grandes navieras”. Falso. Esas grandes navieras tienen buques de todo tipo y tamaño y seguirán usando el Canal mientras les convenga hacerlo, es decir, mientras éste les preste un buen servicio, buen servicio que, dicho sea de paso, desaparecerá, indefectiblemente, cuando el Canal llegue al tope de su capacidad. En todo caso, cabe preguntar ¿es acaso pecaminoso que el Canal, en provecho propio, adecue sus instalaciones para poder atender barcos que actualmente no caben en las esclusas? ¿se quiere tal vez que el Canal se limite a hacer transitar buques de las “navieras pequeñas”, que, supongo, serían aquellas que no sean dueñas de barcos pospanamax?

Con argumentos tan deleznable como los expuestos se ha logrado que, en cierto sector de la opinión pública, el debate sobre el plan de ampliación haya girado en torno al falso problema de la dimensión de las nuevas esclusas y de las naves pospanamax. Quienes se han dejado enzarzar en tan tendenciosa discusión han perdido de vista el hecho de que la verdadera cuestión que debe ocuparnos a todos no es la atinente a la

configuración de las nuevas esclusas, sino a la de determinar si a la República de Panamá, en atención a sus propios intereses, le conviene o no ampliar el Canal.

Si no existieran los Postpanamax

En este orden de cosas, importa recalcar que incluso si no existieran los barcos pospanamax y si, en consecuencia, todas las naves que hoy surcan los mares cupieran en las esclusas, el Canal, salvo que se opte por la alternativa del estancamiento, tendría que ser ampliado. Ello es así porque, repito, el Canal está próximo a alcanzar su máxima capacidad y, a partir del momento en que la alcance, no podrán utilizarlo, aunque quieran hacerlo, ni siquiera las naves que caben en las esclusas existentes. Simplemente no habría cupo para ellas.

Ocioso es apuntar que, si no existieran los buques pospanamax, las dimensiones de las nuevas esclusas no serían las previstas en la propuesta de la ACP. Pero, de todas maneras, sea cual fuere su tamaño, habría que construir un tercer carril de esclusas para captar, en beneficio de Panamá, los flujos del creciente comercio marítimo. No hay otra forma de lograrlo. A este respecto cabe agregar que si las esclusas de ese tercer carril fueran del mismo tamaño de las construidas a principios del siglo pasado, la capacidad del Canal así ampliado, según los pronósticos, quedaría nuevamente copada en el año 2021. No tiene, pues, sentido optar por semejante solución.

El Canal especializado en el tránsito de naves Panamax, como alternativa al plan de ampliación

También se ha afirmado que, cuando se completen las mejoras que se le están haciendo a su infraestructura actual, por el Canal podrían transitar muchos más barcos panamax de los que hoy en día lo hacen y que, gracias a ello, se alejaría por buen tiempo la fecha en que la capacidad del Canal quedaría copada. No es cierto. Después de terminadas dichas mejoras, por el Canal podrán pasar, a lo sumo, veinticinco (25) buques panamax al día, o sea, aproximadamente nueve mil (9,000) al año. Y ello contando con los tránsitos nocturnos que hoy no son viables para los panamax, pero que sí lo serán una vez finalizadas tales mejoras. Hasta allí puede llegar el Canal. No da para más.

Pero eso no es todo. Para poder atender esos veinticinco (25) buques panamax al día, el Canal tendría que dedicarse, exclusivamente, al tránsito de naves de ese tipo, con exclusión absoluta de todas las demás de menor tamaño que hoy lo utilizan y que constituyen una importante fuente de ingresos. No se me escapa que la tal exclusión no es jurídicamente admisible y si he traído a colación esta absurda hipótesis ha sido sólo con el ánimo de que se vea con claridad que no es de recibo la tesis de que se puede prescindir por ahora del plan de ampliación sobre la base de que el Canal se “especialice” en el tránsito de barcos panamax. Por lo demás, la capacidad global de carga de los veinticinco (25) hipotéticos buques panamax, que sería de aproximadamente 320 millones de toneladas al año, no es ni siquiera mayor que la que, completadas las mejoras de las instalaciones canaleras existentes, se lograría con la heterogénea combinación de naves panamax y las de menor tamaño que, de hecho, transitan por el Canal.

El Megapuerto como sucedáneo de la ampliacion

Incluso antes de la divulgación del plan de ampliación se sometió a la consideración de la opinión pública la conveniencia de construir, frente a la entrada del Canal, en el Océano Pacífico, un puerto de trasbordo de contenedores (en adelante el megapuerto) que, se afirma, haría innecesaria la construcción del tercer juego de esclusas.

En el referido megapuerto, según explican sus proponentes, se atenderían los buques portacontenedores pospanamax que, provenientes del noreste de Asia, se dirijan a la costa este de los Estados Unidos (en adelante el trayecto “Asia - costa este”). Como las naves pospanamax no caben en las esclusas del Canal, los contenedores se descargarían en el megapuerto y serían luego cargados en barcos panamax, en los que cruzarían el Canal y viajarían a su puerto de destino. Así, la travesía marítima de los contenedores se vería interrumpida en el megapuerto panameño, con la consiguiente pérdida del tiempo que tome la mencionada operación de carga y descarga (cuatro días, en el mejor de los casos) y el costo que ella acarrea, que ascendería a no menos de ciento cincuenta balboas (B/.150.00) por cada contenedor, lo que equivale a triplicar el peaje que actualmente se cobra por contenedor.

Salta a la vista que en la propuesta del megapuerto subyace la idea equivocada de que el Canal cuenta con capacidad holgada para el tránsito irrestricto de buques panamax. Por las razones expuestas párrafos atrás, está claro que no es así y, en consecuencia, el megapuerto no resolvería el problema de congestiónamiento a que se enfrenta el Canal. Por otra parte, no sobra agregar que, además de no solventar dicho problema, el megapuerto, por las razones que de inmediato expongo, menoscabaría la competitividad del Canal de Panamá frente a sus dos principales competidores en el trayecto “Asia-costa este”, a saber: el Canal de Suez y, sobre todo, el sistema intermodal norteamericano.

De cara a dichos competidores, la ruta de Panamá tiene, respecto del trayecto que nos ocupa, las siguientes ventajas y desventajas:

- a.) La mercancía transportada por el sistema intermodal norteamericano llega a su destino antes que la acarreada en barcos que utilizan el Canal de Panamá.
- b) El transporte por la ruta intermodal es más costoso que el del Canal de Panamá.
- c) A las naves que usan el Canal de Suez les toma más tiempo llegar a la costa este de los Estados Unidos que a las que transitan por el Canal de Panamá.
- d) En el Canal de Suez y en la ruta intermodal se pueden usar barcos pospanamax, con las consiguientes economías de escala, no así en la ruta de Panamá.

A la luz de las fortalezas y debilidades enunciadas, es evidente que el trasbordo de contenedores en el megapuerto operaría en perjuicio de la competitividad de la ruta panameña, en la medida en que, por una parte, incrementa considerablemente el costo

de transitar por el Canal de Panamá y, por la otra, retrasa en varios días el arribo a su puerto de destino de los barcos que lo utilicen.

Aclaro que el megapuerto podría, eso sí, ser un complemento de la ampliación del Canal si se lo usa para que los barcos pospanamax, en su viaje a la costa este de los Estados Unidos, descarguen en él los contenedores cuyo destino final sea otro, por ejemplo, algún puerto suramericano. Tales contenedores serían transportados desde el megapuerto, en buques más pequeños, hasta el puerto de que se trate. Para esta operación de trasbordo sería útil el megapuerto, pero no para resolver el problema de la saturación de la capacidad del Canal.

El tema del agua

Otra objeción que se le ha prendido a la propuesta de la ACP es la de que las nuevas esclusas, por su dimensión, suponen un consumo excesivo de agua, lo que - se asegura - gravará onerosamente los recursos hídricos del Canal. No es cierto. Las nuevas esclusas, pese a su mayor tamaño, utilizarán menos agua (siete por ciento menos) que las existentes. Ello es así gracias a las tinas de reutilización de agua que aquéllas llevan aparejadas.

Además, por las nuevas esclusas podrían transitar, simultáneamente, por ejemplo, dos (2) buques cuya eslora (longitud) no exceda de quinientos cincuenta pies, con lo cual, por así decirlo, se matan dos pájaros de un solo tiro. Esos dos buques requieren dos tránsitos separados por las esclusas existentes, en cada uno de los cuales se consumen cincuenta y cinco millones de galones de agua, es decir, un total de ciento diez millones de galones. En cambio, en las nuevas esclusas, el tránsito de esas dos naves se haría, en un solo esclusaje, con menos de cincuenta y dos millones de galones de agua.

El ejemplo citado se puede repetir con muchas otras combinaciones de buques que, en el Canal actual, exigen dos esclusajes y que, en el Canal ampliado, se manejarían en uno solo. En síntesis, merced al plan de ampliación, por el Canal se podrá transportar más carga con menos tránsitos. Está, pues, claro que, lejos de aumentar el consumo de agua, las nuevas esclusas lo disminuirían.

La cuestión ambiental

Como es apenas natural, los posibles efectos de la construcción del tercer juego de esclusas sobre el ambiente y el entorno social, efectos que constituyen una muy legítima preocupación ciudadana, han sido objeto de una gama de estudios interdisciplinarios en los que han intervenido especialistas panameños y extranjeros. Dichos estudios son concluyentes: la obra no crea problemas ambientales o sociales que no tengan solución mediante la aplicación de técnicas conocidas y probadas.

Las ya mencionadas tinas de reutilización de agua, así como la profundización de los cauces de navegación del Canal y la elevación del nivel del Lago Gatún han permitido eliminar del plan de ampliación el elemento que pudo haber generado las mayores secuelas negativas en materia ambiental y social, a saber: los embalses que en un

momento se estimó que eran necesarios y que se habrían realizado en la región occidental de la cuenca hidrográfica del Canal. El haber descartado tales embalses en forma definitiva ha desembocado en la derogación de la ley que agregó la referida región occidental a la cuenca tradicional del Canal.

La construcción del tercer juego de esclusas se llevará a cabo en áreas que han sido previamente afectadas por diversas obras y actividades canaleras, cuyo impacto ambiental ya es conocido. En todo caso, ahora no se afectarán bosques primarios, ni áreas protegidas, ni parques nacionales, ni reservas forestales, y tampoco se pondrá en peligro de extinción ninguna especie animal.

El financiamiento de la obra y los aportes al tesoro nacional

También se ha esgrimido contra el plan de ampliación el argumento de que si, por cualquier razón, no se cumplieran los pronósticos que en él figuran relativos a la carga que sería transportada por el Canal ampliado en los próximos veinte (20) años, la ACP no podría pagar el costo de construcción del tercer carril de esclusas, ni los respectivos gastos financieros, y mucho menos podría realizar las transferencias que anualmente le viene haciendo al Tesoro Nacional. El argumento que nos ocupa se apoya, a ojos vistas, en la premisa de que la capacidad de la ACP de hacer tales pagos depende de que, en efecto, se materialice el pronosticado incremento del volumen de la carga que sería transportada por el Canal ampliado. La premisa en cuestión no es correcta.

Lo cierto es que para realizar los referidos desembolsos bastan, por una parte, el aumento de peajes previsto en el plan de ampliación y, por la otra, el mismo nivel de tráfico de carga con que actualmente cuenta el Canal, sin que sea necesario que el tráfico crezca conforme a los pronósticos antes mencionados. En estos dos pilares – aumento de peajes y tráfico actual – descansa el pago de todas las obligaciones que genere el proyecto, y el de las transferencias anuales del Canal al Tesoro Nacional, transferencias que, se ha estimado, ascenderán, en promedio, a la suma de setecientos cincuenta millones de balboas (B/.750,000,000) durante los próximos diez (10) años, período dentro del cual se llevará a cabo la construcción del tercer juego de esclusas. No es, por tanto, cierto que, si no se cumplen los pronósticos de tránsito, el Canal quedaría con una deuda impagable. Ni tampoco lo es que la ejecución del proyecto privará al Estado de los ingresos que, provenientes del funcionamiento del Canal, ha recibido en los últimos años.

Además, la meta de alcanzar los ingresos previstos en el plan de ampliación no está expuesta a grandes riesgos, ya que no hay razones ciertas para suponer que el volumen de la carga que se transporta por el Canal, que ha subido sostenidamente a lo largo de los años, empiece ahora, en plena globalización de la economía, a decrecer. Lo normal es que aumente al ritmo pronosticado y que, por lo mismo, la rentabilidad de la inversión que se hará en la ampliación del Canal sea la prevista en el plan de expansión.

Importa recalcar que el incremento de peajes que se pondría en vigor a tenor del referido plan ha sido objeto de rigurosos análisis, con la mira de evitar que el mismo menoscabe la competitividad de la ruta de Panamá frente a la de Suez y al sistema intermodal estadounidense. No está de más señalar, en este orden de consideraciones,

que, bajo la administración panameña del Canal, el peaje aplicable a los barcos portacontenedores fue aumentado en sesenta y cinco por ciento (65%). ¿Decreció por ello el tránsito de portacontenedores? No. Creció. ¿Casualidad? Tampoco. Ese resultado - cabe enfatizarlo - no fue producto de ningún venturoso azar, sino del adecuado conocimiento que del comercio marítimo tiene la ACP, conocimiento que le permite proponerle al Organo Ejecutivo - concretamente al Consejo de Gabinete - la adopción de una política de peajes cónsona con los intereses nacionales.

La ampliación financiada con donaciones

Voces que dicen no oponerse a la construcción del tercer carril de esclusas han planteado la tesis de que la obra no debe acometerse si el Estado panameño no logra acopiar los fondos necesarios para llevarla a cabo mediante donaciones que le hagan las navieras y los países que se beneficiarían con la ampliación de la infraestructura canalera. Como quiera que ni las navieras ni los países se dedican a la filantropía, es claro que cualquier apoyo que nos pudieran prestar vendría acompañado, indefectiblemente, de una exigencia inaceptable: que Panamá les conceda a los sedicentes donantes voz y voto en la fijación de peajes. En mi opinión, acceder a esta exigencia es dar, inconscientemente, el primer paso en la dirección de privatizar el Canal.

Estoy convencido de que, cuando se escriba la historia panameña posterior al restablecimiento de la democracia política, se reconocerá, sin regateos, el profundo significado de la decisión que, mediante una oportuna reforma constitucional, tomaron, de consuno, las administraciones de los ex presidentes Endara Galimany y Pérez Balladares en el sentido de nacionalizar tanto el Canal como su administración, poniendo así ambas cosas a buen recaudo de los vientos privatizadores que entonces soplaban y que aun perduran. No es, pues, prudente mellar ese blindaje constitucional a título de recibir unas donaciones espurias que, bien miradas las cosas, no necesitamos.

Objeciones presupuestarias

Se ha dicho que el presupuesto confeccionado por la ACP a propósito de la construcción del tercer juego de esclusas carece de rigor científico. Se le han endilgado al mismo deficiencias disparatadas y falsas, como la de que en él se omitieron los costos de no se qué dragado. No hay tal omisión.

Ahora bien, haciendo abstracción de imputaciones tan gratuitas como la mencionada, es apenas natural que en torno al tema presupuestario se susciten preocupaciones muy dignas de ser tenidas en cuenta. También las tuvo en su momento la Junta Directiva de la ACP y por ello pidió, sin poner en tela de juicio la idoneidad y competencia de los técnicos panameños que lo confeccionaron, que el presupuesto fuera evaluado, separadamente, por consultores extranjeros de credenciales impecables. Así se hizo. El dictamen de éstos no pudo ser más categórico: la calidad del trabajo realizado por los profesionales de la ACP supera – afirmaron - las más rigurosas pruebas a que pueda ser sometido en cualquier instancia examinadora internacional.

Por lo demás, la obra en sí, pese a su costo, no plantea retos tecnológicos de gran envergadura. Se trata de un proyecto de construcción a cielo abierto, que no supone trabajos subterráneos o subacuáticos y que se realiza en un área harto conocida.

Así, en la medida en que el desarrollo del plan de ampliación sea bien administrado, hay pocas razones para temer que su costo rebase la cifra presupuestada.

La ampliación del canal y la Globalización

Es claro para todos que el incremento que se viene observando desde hace rato en el volumen de la carga transportada por el Canal, así como el crecimiento de ese volumen que se pronostica para los próximos veinte (20) años, obedecen al fenómeno económico objetivo que se ha dado en llamar globalización.

Sin embargo, no todos comprenden que la globalización no es, como equivocadamente suponen algunos, una suerte de subproducto del neoliberalismo. Conviene, pues, decir dos palabras acerca de esta cuestión.

En su recientemente publicada obra “Las izquierdas latinoamericanas: observaciones de una trayectoria”, el Dr. Nils Castro explica que es un error confundir la globalización con el neoliberalismo. En tal sentido señala que: “...A ese enjambre de interconexiones y dependencias mutuas se le denomina globalización. Y aunque el concepto también sirva para ocultar o sesgar ciertos aspectos del fenómeno, no debe confundirse con el neoliberalismo. (p.82)...”.

En ningún caso la respuesta a las nuevas circunstancias podrá reducirse a rechazar que la globalización existe. Gústenos o no, ella está ahí, prepotente e invasora, al margen de lo que opinemos al respecto. Motivo por el que resulta trivial que algunas izquierdas se pronuncien negándose a reconocer la globalización, como si el enojo de nuestros desplantes la pudiera disipar. Antes bien, el asunto es discernir cómo lidiar con ella en función de las necesidades y objetivos populares.”(p.83)

Si se me permite una comparación histórica, me atrevo a pensar que la actitud de quienes se oponen a la globalización, por no darse cuenta de cual es su verdadera índole, se asemejan, en cierta manera, a los miembros del movimiento obrero insurreccional, comunmente denominado “ludismo”, que surgió en Gran Bretaña a principios del siglo XIX y cuyo objetivo era la destrucción de la maquinaria fabril, considerada como la causa del desempleo. No pudieron los “ludistas” frenar la revolución industrial en aquel entonces y, por lo mismo, no podrán detener la globalización los que la combaten por confundirla con el neoliberalismo.

Desde este punto de vista, no parecen andar bien encaminados los que, a título de que se trata de un proyecto de inspiración neoliberal contrario a los intereses populares, objetan la ampliación del Canal a partir de posiciones supuestamente ideológicas.

Lo procedente no es, pues, oponerse a la globalización, sino determinar, por una parte, de qué manera puede la República de Panamá sacarle el mayor provecho posible a dicho

fenómeno económico y, por la otra, cómo ese provecho se puede traducir en un mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños y no de pequeños grupos privilegiados.

En atención a las consideraciones que anteceden, cabe preguntar ¿existe acaso alguna actividad que le permita al Estado panameño captar ingresos de fuente extranjera, generados por el fenómeno globalizador, con más eficacia y en mayor cuantía que los que puede obtener y de hecho ha obtenido gracias al tránsito de naves por el Canal? Téngase presente que cada tránsito implica una exportación de servicios merced a la cual ingresan hoy día al país e ingresarán en el futuro divisas por miles de millones. ¿Cómo podría la Nación panameña procurarse otra fuente de fondos que le ofrezca una seguridad similar a la que le proporciona la explotación del Canal, explotación en la que el Estado ha demostrado eficacia y eficiencia más allá de toda duda? ¿No es el Canal interoceánico el mejor instrumento a que podemos apelar los panameños para extraerle el mayor beneficio posible al principal recurso natural del país - nuestra posición geográfica - ahora potenciado en virtud del ímpetu globalizador? ¿Qué razón tenemos para permitir que se nos debilite este instrumento?

Son éstas las preguntas que debieran ser objeto del debate que actualmente se adelanta en torno a la propuesta de ampliar el Canal y no si la globalización es hija del neoliberalismo o si por las nuevas esclusas cabrían o no determinados portaaviones norteamericanos.

El destino de la renta canalera

En fechas recientes se han empezado a escuchar voces preocupadas por un tema al que, sin duda, el país, desde hace tiempo, ha debido dedicarle atención y estudio. Me refiero a la cuestión del destino que debe dársele a la renta canalera, es decir, cómo y en qué invertir los ingresos que el Canal le reporta al Estado. No es menester decir que se trata de un problema eminentemente ideológico, que dice relación con la añeja cuestión de cuáles son los fines del Estado y que, por lo mismo, ha de generar controversias y polémicas de profundo alcance.

Con el propósito ostensible de evitar que sea el Estado el que decida, por vía del presupuesto, a qué fines aplicar los recursos que le aporta el Canal, voceros del neoliberalismo han articulado ya una posición al respecto: la renta canalera debe distribuirse en concepto de dividendos entre todos los panameños mayores de edad. Esta idea, huelga recalcarlo, es congruente con la tesis fundamental de la referida corriente ideológica, según la cual, para que el sistema económico capitalista y el mercado funcionen, es menester reducir el Estado a su mínima expresión y, por tanto, dismantelar todo el aparato del llamado Estado de Bienestar.

Es evidente que a esta propuesta le saldrán contradictores desde otros ámbitos del espectro ideológico, contradictores que, por no concordar con las tesis neoliberales, no pueden estar de acuerdo con el mencionado dividendo. El debate está apenas en pañales y, en mi criterio, no es lógico pensar que asunto de tanta envergadura se pueda dirimir, con seriedad y acierto, antes del referendium.

Sin embargo, hay quienes sostienen la tesis de que no debe autorizarse la ampliación del Canal mientras no se logre perfeccionar un gran acuerdo nacional acerca del destino de la renta canalera.

No sé si esta tesis es una forma crítica de oponerse a la construcción del tercer juego de esclusas o si, en verdad, accede a un interés genuino de definir cuanto antes la aplicación que debe dárseles a los proventos que genera la explotación de la vía interoceánica.

Sea de ello lo que fuere, me parece que, a estas alturas, el orden viable de precedencia entre una decisión y la otra es el siguiente: definir, primero, si se amplía o no el Canal y, luego, decidir qué se hace con los recursos que el mismo genera.

Es la circunstancia cierta y ponderosa de que la capacidad del Canal esté próxima a saturarse la que nos fuerza a tomar la decisión de ampliar o no su infraestructura. A mayor abundamiento, esta decisión debe tomarse, por ministerio de la Constitución, en un referendun cuyo único objeto es el de que la ciudadanía se pronuncie al respecto. No es, entonces, prudente convertir el referendun en instancia idónea para zanjar el diferendo ideológico que de seguro se suscitará respecto del uso que debe dársele a la renta canalera. Esta cuestión, pese a su innegable importancia, no incide sobre los méritos o los deméritos de la ampliación del Canal y es, por ende, ajena al objeto del referendun.

El voto de castigo y el del cálculo político

Dadas las naturales sinrazones de la pasión política, no se me escapa que predico en el desierto cuando planteo que el voto en el referendun relativo a la construcción del tercer juego de esclusas se debe emitir tomando en cuenta, únicamente, las consideraciones que, en opinión del votante, aconsejen o desaconsejen la realización de dicha obra.

Aunque sé de sobra que contra el desideratum que dejo apuntado milita la realidad de la naturaleza humana, me aventuro a señalar, así sea para arar en el mar, que desperdiciará su voto quien, aún estimando que la ampliación del Canal es conveniente, se oponga a ésta a título de protestar, por ejemplo, contra el gobierno o contra el alto costo de la vida o contra la falta de empleos o contra el estado de los hospitales y de las vías públicas o contra la ley del Seguro Social o contra cualquier otra cosa de similar índole. Al día siguiente del referendun esas cosas amanecerán y seguirán como estaban en la víspera y, por consiguiente, el sufragio así emitido nada habrá significado.

Lo mismo se puede decir del sufragio emitido en función de lo que el votante estima que el mismo significará de cara al próximo torneo electoral. Se trataría de otro voto desperdiciado, producto de un análisis prematuro y muy superficial de cuál será la situación política del país de aquí a tres años. Ni el voto a favor ni el voto en contra de la ampliación determinarán, de suyo, el resultado de las próximas elecciones. Como lo sabe cualquier persona medianamente versada en achaques políticos, hay infinidad de factores que afectarán dicho resultado y que no menciono aquí por no incurrir en una grosera digresión.

Colofón

Casi que huelga apuntar que la ACP habría incurrido en un imperdonable incumplimiento de sus deberes institucionales si no le hubiera advertido al país que, a la vuelta de pocos años, el Canal se quedará sin capacidad para atender el creciente tráfico de las naves que, de poder hacerlo, se valdrían del mismo para llegar a su puerto de destino.

Sin embargo, esa advertencia, por si sola, no habría sido suficiente. Por razones obvias, también se hacía necesario que la ACP le propusiera al país la solución que, en su criterio, resulta más idónea para resolver el referido problema de congestión del tránsito canalero.

La recomendación de construir el tercer juego de esclusas a que se refiere el plan de ampliación, lejos de ser, como lo insinúan algunos, un ejercicio arbitrista de escaso vuelo y de propósitos incluso aviesos, dimana de un cúmulo de estudios muy serios realizados por profesionales altamente calificados de la ACP y por los mejores consultores extranjeros especializados en los temas a que se contraen los referidos estudios.

Como todos sabemos, no existe en la experiencia humana ningún proyecto, grande o pequeño, que no entrañe riesgos de diversa naturaleza y magnitud. De allí que la ACP haya puesto especial cuidado en calibrar las distintas contingencias que pueden afectar el empeño de llevar a feliz término la construcción del tercer juego de esclusas. Los análisis que al efecto se han realizado indican que los riesgos del proyecto son manejables, como quedó explicado párrafos atrás en materia, por ejemplo, del pago de la obra y el de las transferencias al Estado de los ingresos que genera el Canal.

Por lo demás, no vaya a pensarse que esté exenta de riesgos la opción de permitir que la capacidad del Canal se sature a corto plazo. En este caso, al perjuicio correspondiente al lucro cesante, es decir, a los ingresos que dejaríamos de percibir por no haber ampliado el Canal, se sumaría el daño ínsito en la pérdida de clientes que el Canal experimentará, como resultado inexorable de su insuficiente capacidad, al deteriorarse la calidad y la confiabilidad del servicio que aquéllos exigen y esperan de éste.

Tras una lucha dura y admirable, cuyos primeros pasos se dieron en las peripecias aurales de la República, la Nación panameña conquistó el derecho de administrar el Canal por cuenta y en interés propios. Para sorpresa de agoreros y derrotistas, los panameños hemos dado pruebas sobradas de que nos hemos colocado a la altura del reto que nos impuso el destino. Hoy nos toca decidir si acometemos o no la tarea de elevar el Canal a un estadio de desarrollo superior, para beneficio de esta y de las futuras generaciones.

Panamá, junio de 2006