

<https://www.elcorreo.eu.org/Panama-Ampliar-o-no-el-canal-he-ahi-el-plebiscito>

Panamá :Ampliar o no el canal, he ahí el plebiscito.

- Les Cousins - Amérique Centrale et Caraïbes -

Date de mise en ligne : lundi 2 octobre 2006

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

El 22 de octubre, los panameños emitirán su voto sobre el futuro y la posible ampliación del Canal Interoceánico, principal actividad económica de este país de cerca de tres millones de habitantes.

Por María Mercedes de la Guardia

[IPS](#). Panamá, sep 2006.

Para el año fiscal 2006, se espera que el Canal genere ingresos por 1.400 millones de dólares, lo que permitiría aportes al Estado por 560 millones. Según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la ampliación propuesta permitiría que, para 2025, estos ingresos aumentarían a 6.227 millones, mientras la contribución al Tesoro podría alcanzar los 4.190 millones de dólares.

Si a los 560 millones a aportarse en 2006 se le suman los 2.211 millones que, según el reconocido economista Nicolás Ardito, genera el Sistema Económico del Canal (SEC), el cual incluye desde el sector marítimo hasta el conglomerado de servicios relacionados al comercio, se habla de 20 por ciento del producto interno bruto (PIB). Pero no sólo se trata del factor económico.

Panamá se hizo república en 1903, al amparo del presidente estadounidense Theodore Roosevelt (1901-1909), a quien movía el interés de negociar con el naciente Estado la construcción de una vía en el istmo entre los océanos Atlántico y Pacífico.

El Tratado Hay-Bunau Varilla dio paso a la obra, así como a la creación de un enclave estadounidense en territorio panameño -la llamada Zona del Canal- que exaltaría el sentimiento nacionalista y marcaría la política exterior del Panamá del siglo XX.

En 1977, tras décadas de conversaciones, demandas y discordias, los panameños votaron a favor de la firma de los tratados negociados por el presidente Omar Torrijos, de Panamá, y su par estadounidense Jimmy Carter, en virtud de los cuales el 31 de diciembre de 1999 Estados Unidos se retiró de la Zona y el Canal pasó a manos panameñas.

La ampliación es, pues, la primera decisión vital que Panamá toma con respecto a este recurso esencial.

Actualmente, el Canal tiene dos carriles de esclusas, compartimentos escalonados que mueven los buques entre el nivel del mar y el de los lagos que integran la vía, en un proceso conocido como esclusaje y alimentado con las aguas del lago Gatún. La ACP propone añadir un tercer carril, mediante la construcción de dos complejos de esclusas, en los extremos atlántico y pacífico, respectivamente.

Las cámaras de las nuevas esclusas serán de mayor dimensión, con lo que el Canal aumentaría su capacidad de hacer esclusajes y de admitir buques post-Panamax, que superan las dimensiones de las esclusas actuales, limitadas a embarcaciones Panamax, de 32 metros de ancho, 12 de calado y 294 de eslora.

El costo de la obra, estimado en 5.250 millones de dólares, incluye diseño, administración, construcción, pruebas, mitigación ambiental y puesta en marcha, así como un monto para contingencias por 1.030 millones de dólares. Se calcula que tomaría entre siete y ocho años.

Roberto Brenes, director ejecutivo de la Bolsa de Valores de Panamá y presidente del Grupo Sí al Futuro -una de las agrupaciones ciudadanas que se han registrado ante el Tribunal Electoral para apoyar la propuesta de ampliación-,

Panamá :Ampliar o no el canal, he ahí el plebiscito.

considera que "la obra es necesaria para mantener la competitividad y el liderazgo estratégico de Panamá como cruce mundial de tráfico marítimo".

Ése es, en esencia, el argumento de la ACP, del gobierno y de las más de 200 agrupaciones a favor del "Sí" registradas en el Tribunal Electoral.

De momento, la ruta de Panamá tiene entre sus principales competidores al Sistema Intermodal de Estados Unidos y al Canal de Suez. El primero, una extensión terrestre de la ruta transpacífica, es costoso y complicado, pero ofrece tiempos más cortos porque no presupone largas esperas. El segundo -que separa África de Asia y une el mar Mediterráneo con el Rojo por el istmo de Suez-, tiene la ventaja de admitir el tránsito de buques post-Panamax.

Un canal ampliado dejaría a la ruta panameña en mejor posición que esas alternativas.

El proyecto tiene una rentabilidad estimada en 12 por ciento, de acuerdo a la ACP, y se costearía con el aumento progresivo de los peajes. Un caso muy elocuente apoya este supuesto : cada día transitan por el Canal 38 buques, de los cuales 24 tienen cupo reservado. Cada día, un cupo adicional es subastado al mejor postor, mientras el resto de los barcos se someten al sistema "el primero que llega, primero en ser atendido".

El 26 de agosto, un carguero Panamax participó en la subasta y ofertó 220.300 dólares, frente a los 13.430 que habría pagado por el esclusaje de haber esperado los siete días que faltaban para su turno.

La generación de empleos también tiene un peso importante entre los que anuncian un voto favorable. Se estima que durante los años pico de la construcción se crearán entre 6.500 y 7.000 nuevas plazas de trabajo, sin contar los empleos indirectos producto del auge en el sector de la construcción y demás actividades relacionadas.

Por último, en un país donde las instancias de gobierno tienden a ser cuestionadas, hay consenso en cuanto a que la ACP, una empresa estatal con 9.000 empleados y 800 millones de dólares de presupuesto anual, ha liderado una gestión eficiente, lo que da credibilidad a su propuesta.

Sin embargo, el ingeniero Tomás Drohan, director jubilado del Departamento de Ingeniería del Canal, ha dicho que la demanda de transporte que la ACP tomó como base para sus cálculos está sobreestimada.

Según Drohan, Panamá no puede competir con Suez en rutas importantes como las de Nueva York-Hong Kong, por la distancia.

Además, Drohan ha advertido que, dado que ya Suez amortizó las mejoras que permiten el paso de los post-Panamax, éste podría "darse el lujo de bajar sus peajes para mantener e incrementar su mercado".

Por su parte, Carlos Guevara, catedrático de ciencias políticas, considera que la propuesta "no mide correctamente el impacto del proyecto sobre la deuda pública, cuyo aumento descomedido pudiese tener consecuencias desastrosas para el país".

Guevara estima que para 2011 la deuda pública panameña -de 10.268 millones de balboas (o dólares) al 31 de diciembre- podría rayar en los 16.000 millones, tomando en cuenta que la ACP prevé necesidades de financiamiento externo hasta por 2.300 millones de dólares.

Panamá :Ampliar o no el canal, he ahí el plebiscito.

La ACP sostiene que su financiamiento será jurídicamente separado del gobierno nacional. Sin embargo, Guevara asegura que, constitucionalmente, "así como corresponden a Panamá los activos asignados a la ACP, los pasivos de dicho organismo también forman parte de la deuda soberana de la república".

Y añade que "la propuesta no trata a satisfacción ciertos aspectos ecológicos y sociales y no está vinculada a una estrategia de desarrollo nacional, por lo que debe ser rechazada para dar paso a una propuesta de expansión elaborada con mayor cuidado y ampliamente consultada".

La cuestión hídrica también es sensible : existe el temor, infundado según los proponentes de la ampliación, de que la disponibilidad de agua para la población, que se surte de los lagos que integran la vía interoceánica, podría disminuir debido a la demanda adicional que generarán las nuevas esclusas.

En 2005, el consumo de agua de la población y de las otras actividades humanas del área metropolitana de Panamá y Colón alcanzó aproximadamente 950 millones de litros diarios, el equivalente a lo que se requiere para realizar 4,5 esclusajes, pues cada uno insume unos 209 millones de litros.

Luego está el voto castigo, liderado por el Frente Nacional por la Defensa de los Derechos Económicos y Sociales, organización sindical de corte izquierdista que emitió un comunicado advirtiendo que "la propuesta de la ACP, del gobierno del PRD (Partido Revolucionario Democrático) y del conjunto de la clase dominante es nefasta para la sociedad panameña y hace peligrar nuestro futuro como nación".

En cuanto a los partidos políticos de oposición, sus dirigencias se han manifestado en contra, pero internamente son muchos los que se expresan a favor del ensanche.

Según Brenes, "se trata de una obra indispensable para sostener el crecimiento del sector de servicios de la economía (que aporta 60 por ciento del PIB), toda vez que el Canal es el motor del "hub" (centro neurálgico) de puertos en ambos mares y un factor crítico en el éxito de las actividades conexas, como la Zona Libre de Colón", una gigantesca área franca en la entrada atlántica del Canal, dedicada a la reexportación de una enorme variedad de mercancías a América Latina y el Caribe.

En cuanto a los aspectos negativos, y más allá de un escenario en el que todos los pronósticos financieros se vieran alterados, el principal tiene que ver con la advertencia de Drohan : que "un pueblo hambriento por nuevos puestos de empleo podría ver este proyecto como una solución, cosa que no es". Según la Contraloría, el desempleo total fue de 9,5 por ciento el año pasado.

Otro peligro, expresado por Carlos Iván Zúñiga, abogado y ex rector de la Universidad de Panamá, apunta que "el Sí está casado con la cornucopia de la abundancia para el pueblo".

Ese razonamiento indica que, por importante que sea el Canal para la economía panameña, o tal vez precisamente a causa de ello, es vital que el gobierno atienda la mala distribución de la riqueza, la educación, la seguridad jurídica, los sistemas viales y la planificación urbana, entre otras tareas en las que Panamá ha avanzado poco o nada.

Según el Informe de Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en 2002, 40,5 % de los panameños vivían en situación de pobreza y 26,5 % se encontraban en extrema pobreza, un sector constituido casi totalmente por habitantes de las comarcas indígenas.